



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Verstädterung einer Naturlandschaft. Die Entwicklung
des 2. Wiener Bezirkes im Zeitraum 1850–1900“

Verfasserin

Ursula Baliko

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 190 347 313

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Lehramtsstudium UF Französisch,
UF Geschichte, Sozialkunde, Politische Bildung

Betreut von:

ao. Univ.-Prof. Dr. Peter Eigner

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG.....	6
2. INFRASTRUKTUR.....	11
2.1 Eisenbahn und Bahnhöfe.....	12
2.1.1 Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	13
2.1.2 Die Österreichische Nordwestbahn	15
2.1.3 Verbindungsbahn, Donauufer- und Donauländebahn	16
2.2 Straßenbau und Wasserversorgung	18
2.2.1 Straßen.....	18
2.2.2 Wasser und Kanalisation	21
2.3 Fuhrwerkswesen und Pferdeomnibusse	23
2.4 Straßenbahnen	25
2.4.1 Von der „C. Schaeck-Jaquet & Compagnie“ zur „Wiener Tramway Gesellschaft“ (WTG)	25
2.4.2 „Neue Wiener Tramway Gesellschaft“ (NWTG) und „Krauss & Compagnie“	27
2.4.3 Elektrifizierung.....	28
2.5 Donau, Donaukanal und deren Regulierungen	29
2.5.1 Überschwemmungen und Eigenleben der Donau	29
2.5.2 Frühere Regulierungsversuche	31
2.5.3 Die große Donauregulierung	33
2.5.3.1 Diskussionen und Modelle	33
2.5.3.2 Durchführung	34
2.5.3.3 Negative Aspekte der Donauregulierung	34
2.5.4 Brücken über den neu regulierten Strom.....	36
2.5.5 Weitere Donaukanalregulierungen und Donaukanalbrücken	39
2.5.6 Platz für Neues – die Bauten auf den Donauregulierungsgründen	40
2.5.6.1 Verkehrsanlagen.....	40
2.5.6.2 Flächen für Wohn- und Industriebauten.....	41

2.5.6.3 Bäder	42
2.5.6.4 Hafenanlagen und Lagerhäuser	44
2.5.6.5 Der Donauhandel der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)	48
2.6 Wiener Weltausstellung 1873	50
2.6.1 Warum Wien? Motivation für eine Weltausstellung.....	50
2.6.2 Schauplatz Prater: Aufbau zur Weltausstellung.....	51
2.6.3 Verbesserung der Verkehrserschließung.....	54
2.6.4 Hotellerie und Gaststätten	59
2.6.5 Resümee der Wiener Weltausstellung – Enttäuschung und Wirtschaftskrise.....	59
2.6.6 Was blieb dem 2. Bezirk von der Weltausstellung 1873?.....	61
2.7 Der Prater – Garten des 2. Bezirkes	62
2.7.1 Der „Wurstelprater“ oder Volksprater	62
2.7.2 Der „grüne Prater“	63
3. BEVÖLKERUNGS- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG	66
3.1 Bevölkerungszahlen und Wachstum	66
3.2 Altersstruktur.....	70
3.3 Berufsstruktur.....	71
3.3.1 Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren	72
3.3.2 Branchenstruktur	74
3.4 Zuwanderung in den 2. Bezirk	76
3.4.1 Die Juden in der Leopoldstadt.....	77
3.4.1.1 Vorgeschichte – Vom Ghetto bis zur Revolution 1848	77
3.4.1.2 Jüdisches Leben nach der Revolution 1848	78
3.4.2 Zuwanderer aus Böhmen und Mähren	85
3.5 Soziale Schichtung	87
3.6 Siedlungsstruktur.....	92
3.6.1 Leopoldstadt	93

3.6.2 Brigittenau	96
3.6.3 Kaisermühlen	97
4. WIRTSCHAFT	100
3.1 Sekundärsektor	100
3.1.1 Erste Tendenzen im Vormärz.....	100
3.1.2 Langsamer Ausbau bis zur Donauregulierung	102
3.1.3 Rasanter Aufschwung ab 1880	103
3.1.4 Beispiele von Industriebetrieben im 2. Bezirk	108
3.1.4.1 „Maschinenfabrik Johann Spiering“ – Adaptierungen von Bauobjekten	108
3.1.4.2 „Brückenwagenfabrik C. Schember“ – Expansion und Umzug	110
3.1.4.3 „Maschinenbaufabrik Max Schimmelbusch“ – Konflikte mit den Anrainern	110
3.1.4.4 Schuckertwerke bzw. Siemens & Halske – Vormachtstellung in der Elektroindustrie	111
3.2 Tertiärsektor	113
3.2.1 Handel	113
3.2.2 Vergnügungsindustrie	114
5. ZUSAMMENFASSUNG	117
5.1. Urbanisierte Natur – Die Veränderung des Bezirksbildes innerhalb eines halben Jahrhunderts	117
5.2 Industrieller Aufschwung und sozialer Abstieg	120
BIBLIOGRAPHIE.....	123
APPENDIX.....	128

EINLEITUNG

Für die Wiener Stadtgeschichte gilt das 19. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg als klassischer Untersuchungszeitraum, in der Folge gibt es hierzu umfassende Literatur zu den Bereichen Stadtentwicklung, Wirtschaftsgeschichte oder Bevölkerungsentwicklung. In Hinblick auf das Werden der einzelnen Vorstädte und Vororte, der späteren Gemeindebezirke, sind ebenfalls schon zahlreiche Bezirksgeschichten herausgegeben worden, in den meisten Fällen handeln diese von der Entstehung der Bezirke bis in die jüngste Gegenwart und können so einzelne Zeiträume nur überblicksmäßig untersuchen. Zusätzlich zu diesen oft chronologischen Darstellungen zur Stadt- und Bezirksgeschichte wurden auch einzelne einschneidende Ereignisse historisch aufgearbeitet, dazu sind etwa die Donauregulierung oder die Weltausstellung zu zählen. In diesem Zusammenhang sind auch die Untersuchung zu bestimmten Bevölkerungsgruppen, wie der jüdischen Bevölkerung in Wien und dem 2. Bezirk zu nennen, deren Geschichte jedoch meist in Verbindung mit dem Zweiten Weltkrieg erzählt wird. Jedenfalls wurde bis dato die Entwicklung des 2. Wiener Bezirkes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch nicht in der detaillierten Weise und unter Berücksichtigung mehrerer entscheidender Faktoren – infrastrukturelle und räumliche, demographische und wirtschaftliche – aufgearbeitet, wie ich es mir für die vorliegende Arbeit zum Ziel gesetzt habe.

Wien war um 1850 noch nicht die Großstadt, die sie bereits fünfzig Jahre später sein sollte. Rund um die Innere Stadt stand ein mittelalterlicher Befestigungsring, der diese zum einen an einer baulichen Expansion hinderte und zum anderen die 34 Vorstädte von der Stadt isolierte. 1850 wurde zwar in der provisorischen Gemeindeordnung bereits die Eingemeindung dieser Vorstädte beschlossen, umsetzbar wurde diese jedoch erst mit dem kaiserlichen Handschreiben von 1857, in dem die Schleifung der Basteien angeordnet und somit eine tatsächliche städtebauliche Verschmelzung der Stadt mit den Vorstädten ermöglicht wurde. Dieser Umbruch gehörte zu einer ganzen Reihe von Veränderungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Direkt mit der Schleifung der Basteien in Verbindung zu bringen ist der Bau der Ringstraße als „Via triumphalis“ des Kaiserhauses und als Schaufenster des Wiener Großbürgertums, wodurch aus dem ehemals grünen Glacis eine mit imposanten Gebäuden bestückte Prachtstraße wurde. Durch die Eingemeindung der Vorstädte 1850 und jene der Vororte 1890 wuchs das Stadtgebiet in Bezug auf seine Fläche, besonders aber auch hinsichtlich seiner Bevölkerung stark an. Dieses Bevölkerungswachstum wurde noch durch eine starke Zuwanderung, die Wien bis nach dem Ersten Weltkrieg erfuhr, verstärkt. Gleichzeitig war das 19. Jahrhundert jenes der Technik und des Fortschritts, wodurch die Eisenbahn und andere

verkehrstechnische Erneuerungen wie die Pferdetramway und später die elektrische Straßenbahn in Wien Einzug hielten. All diese Großereignisse betrafen im Grunde das gesamte Stadtgebiet bzw. jeweils einige Teile davon, sie spielten damit auch in der Entwicklung des 2. Bezirkes eine nicht unwesentliche Rolle. Dieser Bezirk nahm jedoch eine einmalige Position in Wien ein, denn er zeichnete sich in mehrerlei Hinsicht als besonders aus. Die längst fällige und 1870 begonnene Donauregulierung veränderte den 2. Bezirk ganz maßgeblich, zuallererst in Bezug auf sein topographisches Bild, in direkter Folge jedoch auch hinsichtlich seiner baulichen und wirtschaftlichen Nutzung und seiner Bevölkerungszusammensetzung. Die über Jahrhunderte immer wieder überschwemmten und durch zahlreiche Donauarme, Teiche und Aulandschaft geprägten Teile des 2. Bezirkes, wurden mit der Donauregulierung zu einem geraden Hauptstrom umgewandelt. Diese wichtige städtebauliche Umgestaltung betraf vorwiegend den 2. Bezirk, der vor der Donauregulierung aus vielen kleineren Inseln zwischen den Flussläufen bestand, und nach ihr schließlich aus einer großen Insel am rechten Ufer sowie der kleinen linksufrigen Insel, die etwa Kaisermühlen beherbergte. Auch die Wiener Weltausstellung von 1873 wurde im Prater, und damit im 2. Bezirk abgehalten, und machte ihn so zum Hauptschauplatz einer weiteren bedeutenden Unternehmung Wiens im 19. Jahrhundert. Die Weltausstellung wirkte als Antriebskraft in mehreren, die ganze Stadt betreffenden Bereichen, wie etwa dem Ringstraßenbau, der Errichtung von luxuriösen Palast-hotels sowie der Ausweitung und Verdichtung des Verkehrsnetzes. Besonders intensiv war diese beschleunigte Entwicklung aber im 2. Bezirk zu spüren, der Bühne dieser Weltausstellung, die entsprechend gut erreichbar sein musste und ebenso repräsentabel auszusehen hatte. Im Zusammenhang mit der Weltausstellung ist besonders auch der Prater zu nennen, der als weiteres Charakteristikum des 2. Bezirkes fungierte. Er war einerseits unberührter Naturraum und Erholungsort, andererseits auch Belustigungsstätte und vor allem nachts Zielgebiet von Prostitution und Kriminalität. Nicht nur der Prater, auch etliche Theater, Varietés, Tanzsäle und Kaffeehäuser unterstrichen die Bedeutung des 2. Bezirkes als Vergnügungszentrum der Stadt. Ebenfalls noch zu den infrastrukturellen Großprojekten, die sich auf diesen Stadtteil bezogen, ist der Bau des Nordbahnhofes und später des Nordwestbahnhofes zu erwähnen, diese beiden Bahnhöfe machten den 2. Bezirk zu einem Eisenbahnknoten und wichtigen Verkehrsraum. Wesentliche Projekte, die Wien in dieser Periode der Stadtentwicklung erlebte, konzentrierten sich damit auf den 2. Bezirk und veränderten ihn demgemäß. Die „Großbaustelle“, als die Wien in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts bezeichnet wird, befand sich zu einem beträchtlichen Teil in der Leopoldstadt und der Brigittenau und brachte alle Vor- und Nachteile, die solche Großprojekte in städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie für

die Bevölkerung hatten, mit sich. Bezogen auf die Wirtschaft etwa wurden durch die Donau-regulierungsgründe Industrieansiedlungen ermöglicht, die vor allem die Brigittenau zu einem zentralen Standort der Wiener Elektroindustrie machten. Auch durch seinen auffallend hohen Anteil jüdischer Bevölkerung zeichnete sich der Bezirk, und hier vor allem die Leopoldstadt, aus. Juden hatten schon vor ihrer Vertreibung aus Wien im 17. Jahrhundert in diesem Stadtteil gelebt, ab der Mitte des 19. Jahrhunderts siedelten sich wieder viele jüdische Zuwanderer hier an, wobei der 2. Bezirk – viele Zuwanderer kamen am Nordbahnhof an – innerhalb der Stadt wie ein Magnet auf diese Bevölkerungsgruppe zu wirken schien. Der von vielen Juden betriebene Kleinhandel, vor allem mit Textilien und diversen Gebrauchsgegenständen, wurde zum typischen Geschäftszweig im 2. Bezirk. All diese Aspekte sollen veranschaulichen, dass sich die ganze Stadt betreffende Veränderungen im Zeitraum zwischen 1850 und 1900 im 2. Bezirk durch die hier situierten Ereignisse und Projekte sogar in konzentrierter Form vollzogen.

Die zentrale Aufgabe dieser Arbeit wird somit die genaue Untersuchung dieser Veränderungsprozesse in zahlreichen Bereichen sein. Es geht vor allem um die Frage, wie sich welches Ereignis bzw. welche Gegebenheit auf die Bezirksentwicklung auswirkte. Im Großen und Ganzen handelte es sich um die „Verstädterung einer Naturlandschaft“, wie auch von Peter Eigner in den „Mechanismen urbaner Expansion“ dargelegt wird¹, denn eine solche war der 2. Bezirk, abgesehen vom damals schon dichter verbauten Gebiet südwestlich des Pratersterns um 1850 noch. Eine deutliche Transformation dieser überwiegenden Naturlandschaft ist in jedem der drei Großkapitel – Infrastruktur, Bevölkerung und Wirtschaft – wahrzunehmen, der detaillierte Verlauf dieser Umgestaltung, die dafür relevanten Faktoren sowie die Interdependenz der drei Untersuchungsbereiche sind zu veranschaulichen. Auch in welcher Art sich das Wachstum des Bezirkes vollzog, etwa durch Verdichtung des bewohnten Gebietes oder durch Ausweitung der bebauten Flächen wird aufzuzeigen sein. Anhand dieser Darstellungen soll versucht werden, den 2. Bezirk zum Zeitpunkt der Jahrhundertwende im Wiener Stadtbild zu positionieren und zu klassifizieren. Es soll aufgezeigt werden, dass sich dieser Gemeindebezirk wie kein anderer in diesem halben Jahrhundert wandelte.

Um dieser Aufgabe nachzukommen, wird sich die Arbeit in drei große Kapitel gliedern. Im 2. Kapitel werden alle die Infrastruktur betreffenden Erneuerungen abgehandelt werden,

¹ Vgl. Peter Eigner, Mechanismen urbaner Expansion: Am Beispiel der Wiener Stadtentwicklung 1740-1938. In: Günther Chaloupek, Peter Eigner, Michael Wagner (Hrsg.), Wien Wirtschaftsgeschichte 1740-1938, Teil 2: Dienstleistungen (Geschichte der Stadt Wien Bd. V, Wien 1991) 625-845. Hier beziehe ich mich auf das Unterkapitel „Die Leopoldstadt. Verstädterung einer Naturlandschaft“ ab S. 741, in dem die Urbanisierung des 2. Bezirkes übersichtlich über einen längeren Betrachtungszeitraum dargestellt wird und das mir auch als Ausgangslektüre für meine Arbeit diente.

wobei hier der Bahnbau, die Donauregulierung und die Weltausstellung als die drei Kernbereiche zu nennen sind. Aufgrund dieser gewichtigen Ereignisse wird das Infrastrukturkapitel zum umfangreichsten Kapitel, hier vollzogen sich meiner Ansicht nach die einschneidendsten Veränderungen des Bezirksbildes. Das 3. Kapitel wird sich mit der Zusammensetzung der Bevölkerung sowie der Besiedlung des 2. Bezirkes und deren Entwicklung auseinandersetzen. Hier werden neben der Berufsstruktur, den Bevölkerungszahlen und der Sozialstruktur u.a. auch die Zuwanderer im 2. Bezirk im Blickpunkt der Analyse stehen. Vor allem die sich hier ansiedelnden Juden prägten diesen Stadtteil sehr stark und sollen somit eingehender betrachtet werden. Das 4. Kapitel wird schließlich noch einen kurzen Überblick über die Rolle der Wirtschaft bzw. einzelner Branchen im 2. Bezirk vermitteln. Es soll vor allem die sich nach der Donauregulierung ansiedelnde Industrie im Zentrum der Untersuchung stehen, da sich dieser Wirtschaftszweig erst als Konsequenz der neu gewonnenen Bauflächen in diesem Teil der Stadt etablieren konnte. Jedoch war auch der Tertiärsektor von großer Bedeutung, allen voran der Handel, der ein breites Spektrum vom noblen Geschäftslokal in der Praterstraße bis hin zu den jüdischen „Handlöh“, die als wandernde Verkäufer ihre Ware auf der Straße verkauften, umfasste. Daneben waren im Dienstleistungssektor auch noch die bereits erwähnten Vergnügungs-etablissemments für den 2. Bezirk sehr wichtig, Unterhaltungslokale gab es hier in gebündelter Form wie sonst nirgends in der Stadt.

Als Betrachtungszeitraum wurde die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts gewählt, da in dieser Phase die für die weitere Entwicklung des Bezirkes entscheidenden Schwerpunkte gesetzt wurden. Selbstredend waren deren Folgen zur Jahrhundertwende noch nicht abgeschlossen und besonders bis zum Ersten Weltkrieg setzten sich die Tendenzen von vor 1900 weiter fort, die wirklichen Großereignisse aber passierten genau in der untersuchten Periode. Zusätzlich zu diesem Aspekt, war bis 1900 auch die Brigittenau Teil des 2. Bezirkes und kann so bis 1900 in alle Darstellungen miteinbezogen werden. Dies verlangt auch gleich nach einer Erläuterung der verwendeten Begriffe. Der Terminus „2. Bezirk“ beschreibt vor 1900 sowohl die Leopoldstadt als auch die Brigittenau sowie alle übrigen damals zum Bezirksgebiete gehörenden Territorien, wie den Prater, Zwischenbrücken oder auch das jenseits der Donau liegende Kaisermühlen. Dieses Areal wurde bis 1900 als 2. Wiener Bezirk angesehen und ist Untersuchungsgebiet dieser Arbeit. Für die Analyse der zwei Bezirksteile, und ab 1900 auch zwei getrennten Bezirke, „Leopoldstadt“ und „Brigittenau“ werden dann auch diese beiden Bezeichnungen verwendet. Ab dem Jahr 1900 werden die beiden Bezirke häufig verglichen, hier ist demnach mit 2. Bezirk nur die Leopoldstadt und mit 20. Bezirk die Brigittenau gemeint.

Vereinzelte wird auch nach 1900 noch eine großräumliche, zusammengefasste Betrachtung beider Bezirke angestellt, in diesem Fall wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen.

In Bezug auf die Arbeitsweise ist zuallererst auf die Verwendung von Stadtplänen und Karten hinzuweisen, derer ich mich für alle drei Großkapitel häufig bedient habe. Dazu gehörten einerseits Pläne aus dem Wiener Stadt- und Landesarchiv, die Wien und den 2. Bezirk um die Mitte des 19. Jahrhunderts sowie zur Jahrhundertwende oder kurz danach zeigen. Andererseits wurden auch historische Karten verwendet, für die sich der umfangreiche Historische Atlas von Wien als außerordentlich hilfreiche Quelle erwies. Besonders für das die Infrastruktur behandelnde Kapitel 2 wurde viel mit Plänen gearbeitet, um die räumlichen Veränderungen und die darauffolgende Bebauung und verkehrstechnische Erschließung beschreiben und analysieren zu können.

Während des gesamten Arbeitsprozesses diente mir immer wieder das „Historische Lexikon Wien“ von Felix Czeike als Nachschlagewerk. Des Weiteren wurde für etliche Bereiche mit statistischen Daten gearbeitet, etwa für die Untersuchungen zur Bevölkerung, zur Zuwanderung oder zur wirtschaftlichen Struktur des Bezirkes. Hier wurden vor allem die „Historisch-statistischen Übersichten von Wien“ von Felix Olegnik, Andreas Weigls Werk „Demographischer Wandel und Modernisierung“ sowie Michael Johns und Albert Lichtblaus Werk „Schmelztiegel Wien – einst und jetzt“ herangezogen. Für das Kapitel zur Wirtschaft erwies sich die „Industriestadt Wien“ von Renate Banik-Schweitzer und Gerhard Meißl als wegweisend, auch dieses Buch war mit seinen zahlreichen Tabellen der genauen Untersuchung dieses Bereiches äußerst dienlich. Von Renate Banik-Schweitzer, die sich neben Gerhard Meißl in ihren Arbeiten intensiv mit der sozialräumlichen Zusammensetzung Wiens beschäftigt hat, stammt auch das häufig herangezogene Werk „Zur sozialräumlichen Gliederung Wiens 1869–1934“. Ebenso stützt sich ein Teil der Untersuchungen der Sozialstruktur auf Peter Feldbauers „Stadtwachstum und Wohnungsnot“. Wie oben erwähnt, gibt es zu den Großprojekten Donauregulierung und Weltausstellung bereits umfassende Literatur, für diese Arbeit diente in Hinblick auf die Donauregulierung besonders Bertrand Michael Buchmanns „Der Donaukanal“ sowie Christine Klusaceks und Kurt Stimmers „Die Stadt und der Strom“, bezüglich der Weltausstellung ist zuallererst Jutta Pemsels „Die Wiener Weltausstellung von 1873“ hier zu nennen. Auch Gesamtdarstellungen des 2. Bezirkes wurden verwendet, allen voran Christine Klusaceks und Kurt Stimmers „Leopoldstadt“ sowie „Die Leopoldstadt. Ein Heimatbuch“ von der Lehrer-Arbeitsgemeinschaft des 2. Bezirkes. Ein vielseitiges und ausführliches Werk zur Geschichte der Brigittenau, das von mir häufig herangezogen wurde, ist Franz Kaisers „Die Brigittenau“. Für die vereinzelte Darstellung der Aufnahme diverser Projekte in der Presse

und Bevölkerung wurden zusätzlich die Zeitungen „Illustriertes Wiener Extrablatt“, „Neue Frei Presse“ und „Wiener Zeitung“ herangezogen. Mit Hilfe dieser Literatur und Quellen wurde versucht, die Lücke einer detaillierten Darstellung des 2. Bezirkes und seiner Entwicklungsfaktoren im Zeitraum 1850 bis 1900 mit der vorliegenden Arbeit zu füllen.

2. INFRASTRUKTUR

Seit jeher spielte die Donau eine wesentliche Rolle in der Entwicklung des späteren 2. Bezirkes, über Jahrhunderte verhinderten die rege Aktivität des Flusslaufes und Überschwemmungen eine permanente Besiedlung. Um 1440 wurde die Schlagbrücke als erste Brücke über den Donaukanal gebaut und die Stadt erlaubte uneingeschränkte Benützung ihres Teils des Bezirksgebietes. Darauf folgte eine dichtere Ansiedlung und um 1450 gab es bereits an die hundert Häuser, bewohnt von Gemüsegärtnern, Fischern und Schiffsleuten. Ab dem 16. Jahrhundert setzte sich die Bezeichnung Unterer Werd durch, wobei „Werd“ ein alter Name für Insel ist.² In der Brigittenau gab es im Mittelalter noch keine Siedlungstätigkeit, sie wurde als kaiserliches Jagdgebiet und Weideland genutzt. Sie erhielt ihren Namen durch die 1651 erbaute Brigittakapelle.³ Zu Beginn des 18. Jahrhunderts kann bereits der bei dieser Kapelle jährliche stattfindende Brigittakir(ch)tag nachgewiesen werden, der vor allem ab dem 19. Jahrhundert zum beliebten Festereignis für alle Volksschichten wurde.⁴ Die Besiedlung entlang der Jägerzeile entwickelte sich im späten 17. Jahrhundert, als Kaiser Maximilian I. hier ein Wildgehege umplanken ließ und seine Jäger entlang der Jägerzeile (die Bezeichnung entwickelte sich aus dem Namen *vicus venatorum*, Straße der Jäger) ansiedelte.⁵ Als anstelle der Synagoge der 1625 hier angesiedelten und 1670 wieder vertriebenen Juden die Leopoldskirche errichtet wurde, setzte sich auch die Bezeichnung „Leopoldstadt“ durch. Die Taborstraße war damals die Ausfallsstraße nach Brünn und Prag und somit eine bedeutende Handelsstraße mit einigen Einkehrghasthöfen.⁶ Unter Josef II. erfolgte ein Entwicklungsschwung: Der Prater wurde 1766, der Augarten 1775 für die Bevölkerung geöffnet, der Wurstelprater entstand, die Flächen aufgehobener Klöster und Friedhöfe parzelliert und zur Bebauung freigegeben.⁷

² Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Leopoldstadt. Eine Insel mitten in der Stadt (Wien 1978) 23-25.

³ Ute Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie. Ein Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Industriebaus in Wien von den Anfängen bis nach dem Ersten Weltkrieg unter besonderer Berücksichtigung der Leopoldstadt (Univ. Diss. Wien 1995) 33f.

⁴ Franz Kaiser, Brigittenau (Wiener Heimatkunde, Wien 1975) 30.

⁵ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 60f.

⁶ Vgl. Peter Diem, Michael Göbl, Eva Saibel, Die Wiener Bezirke: ihre Geschichte; ihre Persönlichkeiten; ihre Wappen (Wien 2003²) 26-29.

⁷ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 77-80.

In der Provisorischen Gemeindeordnung von 1850 wurde die Eingemeindung der innerhalb des Linienwalls liegenden 34 Vorstädte verfügt. Der dadurch entstandene 2. Bezirk umfasste die Siedlungen auf der Praterinsel, diese beinhalteten die Vorstädte Leopoldstadt und Jägerzeile, die Brigittenau, Zwischenbrücken, Kaisermühlen und den Prater. Die Grenze des Bezirks verlief vom Sporn der Brigittenau entlang des Stromstriches des Donauhauptarmes bis zur Freudenau und der Einmündung des Donaukanals in den Hauptarm, und schließlich entlang des Donaukanals zurück zum Brigittenauer Sporn.⁸ Das Bezirksbild veränderte sich im Betrachtungszeitraum sehr stark in Hinblick auf die landschaftliche Gestalt und infrastrukturellen Gegebenheiten, der Darstellung dieser Entwicklung widmet sich das folgende Kapitel.

Als Verkehrsraum spielte der 2. Bezirk durch die alten Ausfallstraßen Richtung Norden und durch die Donauarme – darunter auch der Donaukanal – schon immer eine bedeutende Rolle, ab Mitte des 19. Jahrhunderts intensivierte sich diese aber nochmal um ein Vielfaches. Es sollte, wie in ganz Wien, viel geschehen in diesem halben Jahrhundert, etwa wurden Bahnhöfe gebaut, Pferdeomnibus- und Tramwaylinien verlegt, und auch die Wasserversorgung und Kanalisation galt es zu verbessern. Ganz entscheidend und besonders für den 2. Bezirk waren jedoch drei infrastrukturelle Veränderungen: der Bahnbau, denn immerhin befanden sich mit dem Nord- und dem Nordwestbahnhof zwei wichtige Bahnhöfe Wiens in diesem Stadtteil, die Donauregulierung und die Weltausstellung, die beide in hohem Maße den 2. Bezirk betrafen und entsprechende Umgestaltungen etwa der Landschaft mit sich brachten. Diese drei Faktoren waren intensiv an der infrastrukturellen Entwicklung des 2. Bezirkes in dieser Periode beteiligt und wirkten sich auch auf andere Bereiche, wie etwa die Wirtschaft, aus.

2.1 Eisenbahn und Bahnhöfe

Enorm prägend für den Bezirk war zweifelsohne der Bau der Eisenbahn, allen voran jener der „k. k. ausschließlich privilegierten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ Ende der 1830er Jahre. Diese stellte sozusagen den Beginn einer richtiggehenden „Eisenbahnkarriere“ des Bezirkes bzw. später der zwei Bezirke dar. Es folgten die Verbindungsbahn, die Nordwestbahn, die Donauufer- und Donauländebahn, zahlreiche Gleisanlagen zu Industriestätten und auch temporäre Einrichtungen wie die Weltausstellungsbahn. Dass sich dies auf die Rolle des 2. Bezirkes hin zu einem Verkehrsknotenpunkt stark auswirkte, war nur die logische Konsequenz des eben beschriebenen Ausbaus.

⁸ Vgl. Die Leopoldstadt. Ein Heimatbuch, verfasst und hrsg. v. d. Lehrer-Arbeitsgemeinschaft d. II. Bezirkes, „Sektion Heimatkunde“ (Wien 1937) 147.

2.1.1 Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn

Obwohl die Nordbahn bereits einige Jahre vor dem Betrachtungszeitraum eröffnet wurde, soll sie hier aufgrund ihres doch sehr prägenden Einflusses für den 2. Bezirk mitbehandelt werden, war sie doch auch ab 1850 noch einer stetigen Weiterentwicklung unterworfen. Nachdem die dampfbetriebene Eisenbahn in Großbritannien in den 1820ern ihre Geburtsstunde hatte, strebte man auch in der Donaumonarchie nach diesem neuen, schnellen Verkehrsmittel, das der industriellen Revolution zu ihrem Durchbruch verhelfen sollte. Als das Privilegium für den Bau einer Eisenbahn von Wien nach Krakau 1836 von Kaiser Ferdinand I. erteilt worden war, wurde ein Jahr später mit den Bauarbeiten begonnen. 1838 konnte die Strecke von Deutsch-Wagram bis zum Kaiser-Ferdinands-Nordbahnhof zwischen Nordbahnstraße und Schwimmschulallee für den regulären Fahrgastverkehr freigegeben werden.⁹

Zum Schutz des Bahnhofes vor Hochwässern wurden damals Erdaufschüttungen vorgenommen, über das Kaiserwasser wurde eine Holzbrücke für die Überfahrt nach Floridsdorf gebaut. Das erste Aufnahmegebäude wurde 1839 eingeweiht, der Bahnhof nahm damals eine Fläche von 2,5 Hektar ein. Das Aufnahme- und Verwaltungsgebäude sowie ein Wohnhaus für die Bediensteten lagen an der Nordbahnstraße (damals noch Forstmeisterallee), auf der anderen Längsseite der Gleise befanden sich die Remisen und Werkstätten. Bereits ein Jahr später wurden Erweiterungen wie eine eigene Anlage für den Güterverkehr, die Vergrößerung der Werkstätte und eine neue Wagenremise getätigt, diese Arbeiten waren 1852 fertiggestellt.¹⁰

Da der Frachtverkehr und vor allem der Transport von Kohle stetig zunahm, musste das Bahnhofsgelände bald wieder vergrößert werden. Östlich des Personenbahnhofes, und damit die Fläche zwischen Nordbahnstraße und Schwimmschulallee weiter ausfüllend, wurden Aufschüttungen vorgenommen, sodass 1859 die Bahnhofsfäche schon das Achtfache gegenüber jener von 1838 betrug. Im selben Jahr wurde auch der Anschluss an die Wiener Verbindungsbahn und somit an den Südbahnhof getätigt, vorerst aber nur für den Güterverkehr. Auch wurde in diesem Jahr mit dem Bau eines neuen Personenbahnhofes begonnen, der im Gegensatz zum bestehenden reinen Zweckbau repräsentativen Charakter haben sollte und 1865 fertiggestellt war.¹¹

Nun gab es zwei getrennte Anlagen für Güter- und Personenverkehr sowie Werkstätten und ein Heizhaus, auch Dämme für die Lagerung diverser Rohstoffe wurden angebaut.¹² Das neue Aufnahmegebäude sollte besonders eindrucksvoll und prächtig werden, der württembergische

⁹ Vgl. Wolfgang Kaiser, Die Wiener Bahnhöfe. Geschichte, Gegenwart und Zukunft (Wien 2011) 9.

¹⁰ Vgl. Alfred Horn, Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Die Bahnen Österreich-Ungarns Bd. 2, Wien 1971) 41f.

¹¹ Vgl. Kaiser, Wiener Bahnhöfe, 36f.

¹² Vgl. Horn, Nordbahn, 41-43.

Architekt Theodor Hoffman wurde engagiert und schuf ein Bauwerk im maurischen Stil, das zuallererst mit seiner monumentalen Fassade beeindruckte. Eine riesige mit spitzbogigen Eisenträgern überspannte Halle wurde von wuchtigen, mit verspielten Türmchen verzierten Eckblöcken getragen und trug ebenfalls zum Gesamteindruck des prächtigsten Bahnhofes der Stadt bei.¹³ Die Abfahrtsseite befand sich weiterhin in der Nordbahnstraße, neu war der vollwertige Ankunftstrakt jenseits des Gleisbereiches, die Ankommenden verließen das Bahnhofsgebäude aber trotzdem gen Nordbahnstraße. Die Gleise mündeten in eine ab 1861 eröffnete Strecke, die bei der Abzweigung Praterstern direkt in die Verbindungsbahn mündete, die ab diesem Jahr auch den Personenverkehr aufnahm. Ab nun war der Nordbahnhof kein Kopfbahnhof im eigentlichen Sinn mehr, sondern Durchgangsbahnhof, beinahe alle Züge begannen oder endeten jedoch weiterhin hier.¹⁴

Da sich der Güterverkehr weiter intensivierte, er stieg von ursprünglich 36,5 Millionen Tonnen auf das Doppelte innerhalb von fünf Jahren, musste zwischen 1869 und 1872 wieder erweitert werden. Die Donauregulierung und die neu zu verlegende Trasse der Nordbahn waren damals schon geplant, dadurch konnte man den Güterbahnhofsbaus entlang der neuen Ausfahrtslinie durchführen.¹⁵

Die Donauregulierung bedingte die eben erwähnte Änderung der Bahntrasse zwischen Nordbahnhof und Floridsdorf. Die ursprüngliche Strecke war ein direkter, theoretisch schräg über das regulierte Strombett verlaufender Weg, der über die Donauarme mittels Holzbrücken geführt wurde. Nun legte man die Trasse nordwestlich an, die dann entlang der heutigen Durchlaufstraße einen Rechtsbogen machte, um über die neue Nordbahnbrücke den Strom auf geradem Wege überqueren zu können. Noch vor der Alten Donau und damit noch auf dem Grund des 2. Bezirkes ging die im März 1874 eröffnete Strecke in die alte Bahntrasse über. Ein Jahr darauf schloss sich dieser eine Verbindungsschleife vom Frachtenbahnhof zum Donauuferbahnhof an.

Die Donauregulierung schuf mit den Regulierungsgründen dringend benötigten Bauplatz, das Aushubmaterial des Stromdurchstichs wurde für die Aufschüttung des Geländes genutzt und der Frachtenbahnhof erneut vergrößert. Ende des Jahrhunderts hatte der Nordbahnhof ein Ausmaß von insgesamt 92 Hektar erreicht, fast vierzig Mal so groß wie 1838 (siehe dazu der Umfang des Nordbahnhofes auf den Plänen des 2. Bezirkes im Anhang).¹⁶ Damit hatte er sich von einem vergleichsweise kleinen, an der Nordbahnstraße liegenden Bahnhof zu einem

¹³ Vgl. Manfred Tuschel, Csaba Székely, Im Zug der Zeit. 150 Jahre Eisenbahngeschichte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien 1986) 61.

¹⁴ Vgl. Kaiser, Wiener Bahnhöfe, 37f.

¹⁵ Vgl. Horn, Nordbahn, 43-46.

¹⁶ Vgl. Kaiser, Wiener Bahnhöfe, 38f.

riesigen vom Praterstern ausgehenden Bahnhofskomplex zwischen Nordbahnstraße und Lassallestraße entwickelt und prägte so das Bezirksbild auf unübersehbare Weise.

Warum der erste Bahnhof Wiens nicht zentraler, sondern in einem wenig bebauten Randgebiet des 2. Bezirkes entstand ist u.a. mit der Platznot im eng verbauten Stadtkern zu begründen. Viele der nachfolgenden Bahnhöfe wurden auch außerhalb des Linienwalls in den Vororten errichtet, da hier die Grundstückspreise viel niedriger waren, die Gebiete weitgehend unverbaut waren und die Verzehrungssteuergrenze so nicht überschritten werden musste.¹⁷

2.1.2 Die Österreichische Nordwestbahn

War der Kaiser-Ferdinands-Nordbahnhof der erste der Stadt gewesen, so wartete Wien Ende der 1860er mit bereits fünf großen Kopfbahnhöfen rund um das Stadtzentrum auf. Ab den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts planten norddeutsche Wirtschaftskreise und Österreich eine Bahnverbindung von Wien nach Berlin, wobei die Donaumonarchie insbesondere den Weg über Iglau nach Pardubitz, weiter über Reichenberg und Görlitz nach Berlin ins Auge fasste. Damit konnten Mittel-, Nordwest- wie auch Südböhmen erreicht werden, und in Wien bestand Anschlussmöglichkeit Richtung Osten und Süden.¹⁸ 1870 wurde die „k. k. privilegierte Österreichische Nordwestbahn“ gegründet, 1871 die Strecke Jedlersdorf – Stockerau von der Nordbahn übernommen und bald darauf die Linie Stockerau – Retz – Znaim – Iglau – Jungbunzlau eröffnet. Mitte des Jahres 1872 wurde auch der Abschnitt Wien Nordwestbahnhof bis Jedlesee dem Verkehr übergeben.¹⁹

Der Nordwestbahnhof wurde in der späteren Brigittenau errichtet, wobei es sich bei der Auswahl des Standortes – noch vor Beginn der Donauregulierungsarbeiten – um noch relativ unbebautes Auengebiet handelte. Die Standortwahl richtete sich einerseits nach der Lage der Nordwestbahnbrücke zum Übersetzen der Donau, andererseits bot sich das Gelände aufgrund des freien Platzes an, auch wenn es sumpfig und von Hochwasser gefährdet war.²⁰ Gegen Osten durch die Taborstraße, südlich durch den Augarten und im Norden durch das Kaiserwasser begrenzt, war die einzige freie Seite die westliche, weshalb sich das Bahnhofsgelände in diese Richtung und damit parallel zur Donau erstreckte. Auch hier musste der Boden zum Schutz vor Überschwemmungen rund vier Meter aufgeschüttet werden, wobei das Material von der Berglehen in Heiligenstadt herbeigeschafft wurde. Anstatt dieser nordsüdlichen Bahnanlage war eigentlich eine horizontale geplant, die Donauregulierungskommission plante jedoch die Aufschüttung und städtebauliche Verwendung des Bezirksteils zur Donau

¹⁷ Vgl. ebd. 35.

¹⁸ Vgl. Alfred Horn, Die Österreichische Nordwestbahn (Die Bahnen Österreich-Ungarns Bd. 1, Wien 1967) 5f.

¹⁹ Vgl. Kaiser, Wiener Bahnhöfe, 12f.

²⁰ Vgl. ebd. 62f.

hin, somit wich der Nordwestbahnhof nach Westen aus. Dieser westliche Bahnhofsteil musste höher gelegt werden, damit Straßen unter dem Bahndamm hindurch in die neu erschlossenen Gebiete führen konnten.²¹

Der 1872 eingeweihte Personenbahnhof brach nicht mit der Tradition der in der Gründerzeit erbauten repräsentativen Bahnhofsgebäude im Stil des Historismus. Architekt Wilhelm Bäumler konstruierte einen reich verzierten Prunkbau, bestehend aus einer großen Gleishalle, Gebäuden für die Ankunft und Abfahrt, einem Verwaltungsgebäude und dem Frachtenbahnhof. Letzterer umfasste 51 Gleise und unterteilte sich in den Teil mit Magazinen und Umladebühnen sowie den Frachtenrangierbahnhof. Dazu kamen noch der Lokomotivbahnhof, der Kohlenbahnhof, der Signalbahnhof und der Bahnerhaltungshof. Damit nahm der Nordwestbahnhof bezogen auf die Größe des Areals in Wien den zweiten Platz nach dem Central- bzw. Staatsbahnhof ein. 1890 wurde noch eine Verbindungslinie für den Güterverkehr zum Bahnhof Brigittenau der Donauuferbahn eingerichtet, sie bog bei der „Abzweigung Forsthaus“ von der Linie nach Jedlesee ab.²²

Der besonders großzügig angelegte Güterbahnhofsgebiet der Nordwestbahn bot die idealen Voraussetzungen für einen umfassenden Waren- und Rohstoffverkehr, so stand von Beginn an der Güter- und nicht der Personenverkehr für diese Eisenbahnlinie im Vordergrund. Für die Monarchie stellte die Nordwestbahn in wirtschaftlicher Hinsicht eine enorm wichtige Einrichtung dar, schließlich verband sie Österreich mit Böhmen und Mähren und deren Industrie- und Rohstoffzentren, besonders den Kohlengruben und Zuckerfabriken.²³

2.1.3 Verbindungsbahn, Donauufer- und Donauländebahn

Die Verkehrsunternehmen bemühten sich nach Inbetriebnahme ihrer Eisenbahnstrecken um Verbindung derselbigen untereinander sowie mit dem Hauptzollamt. Das erste Teilstück der vom Staat gebauten Wiener Verbindungsbahn vom Gloggnitzer- und Raaber-Bahnhof zum Hauptzollamt wurde 1857 eröffnet, zwei Jahre später erreichte die Verbindungsbahn den Nordbahnhof. Dort mündete die auf Viadukten geführte Strecke in den Frachtenbahnhof ein, ab 1861 gab es auch einen Anschluss zum Personenbahnhof der Nordbahn.²⁴

An die durch die Donauregulierung entstehenden Gründe für Lager- und Frachtumschlagplätze wollten die bestehenden Eisenbahnen einen Anschluss zur Verfügung haben, so machte die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn 1872 den Anfang und ließ die Donauländebahn von Masing bis

²¹ Vgl. Horn, Nordwestbahn, 15f.

²² Vgl. Kaiser, Wiener Bahnhöfe, 63f.

²³ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 231f.

²⁴ Vgl. Kaiser, Wiener Bahnhöfe, 11.

Kaiserebersdorf bauen. In Kaiserebersdorf sollte der Anschluss an den Verkehrsträger Schiff gewährleistet werden, eine Umladeanlage wurde errichtet und 1880 ein Verbindungsgleis zur Donauuferbahn. Dieses führte über je eine Brücke über den Donaukanal und über einen Donaualtarm und späteren Freudenauer Winterhafen. Ab 1888 wurde auch ein Personenverkehr eingerichtet, der Güterbahnhof in Kaiserebersdorf wurde aber nicht angefahren.²⁵

Die zwischen 1876 und 1880 entstandene Donauuferbahn wird hier besonders in Bezug auf ihre Bahnhöfe donauabwärts beschrieben werden, eine Darlegung der genauen Strecke folgt im Kapitel zur Donauregulierung, da diese schließlich die Voraussetzung für die Donauuferbahn bildete.

1890 wurde der mit 14 Hauptgleisen ausgestattete Verschiebebahnhof Brigittenau gleichzeitig mit der Abzweigung Forsthaus der Nordwestbahn in Betrieb genommen. 1898 wurde hier der dem Personenverkehr dienende „Vorortebahnhof“ eröffnet, da ab nun eine zur Stadtbahn gehörende Schleife nach Heiligenstadt gezogen wurde.

Folgte man der Donau in Fließrichtung entlang des Ufers, so war der nächste Bahnhof jener der Donauuferbahn, der älteste am Handelskai. Er war mit dem Frachtenbahnhof der Nordbahn ab 1875 durch Gleise verbunden, um diesem Anschluss an das rechte Donauufer zu bieten. Ab 1878 wurde der Donauuferbahnhof mit der Verkehrsübergabe der Strecke bis Nußdorf zum Durchgangsbahnhof, und wurde aufgrund der immer zahlreicher werdenden Lagerhäuser und Umschlagplätze erweitert.

Der noch weiter südöstlich liegende Donaukaibahnhof befand sich kurz vor der Stadlauer Ostbahnbrücke und wurde 1876 mit dem ersten Teilstück der Donauuferbahn in Betrieb genommen. Schon damals bestand eine eingleisige Verbindungsschleife zur Ostbahn, 1880 wurde die Strecke von hier bis Kaiserebersdorf zum Anschluss an die Donauländebahn verlängert. Wie der Donauuferbahnhof wurde auch der Donaukaibahnhof stark für den Güterverkehr und -umschlag genutzt und somit bald ausgebaut.

1899 entstand als letzter am Donauufer des 2. Bezirkes der Bahnhof Praterspitz in der Freudenau, der auch ein Aufnahmegebäude für den Personenverkehr bot. Er wurde sonn- und feiertags auch rege genutzt, da das Gebiet hier keine Warenumschlagplätze aufwies und zum Naherholungsgebiet wurde.²⁶

Die dargelegte Entwicklung zeigt, dass bis etwa 1880 ein umfangreiches Eisenbahnnetz im 2. Bezirk entstanden war, das zum einen viele Verbindungsmöglichkeiten innerhalb des Bezirks selbst, zum anderen aber auch mit der ganzen Stadt und den Gebieten und Ländern

²⁵ Vgl. ebd. 115.

²⁶ Vgl. ebd. 116-119.

jenseits derselben ermöglichte. Die Basis bildete sicherlich der Kaiser-Ferdinands-Nordbahnhof, der nicht nur der erste Bahnhof im Bezirk und in Wien war, sondern auch während des gesamten Betrachtungszeitraumes einer der am intensivsten genutzten Bahnhöfe blieb. Dies galt für den Güterverkehr, der aufgrund seiner steigenden Bedeutung einen mehrmaligen Ausbau des Frachtenbahnhofes der Nordbahn bewirkte. Jedoch auch der Personenverkehr blieb eine fixe Konstante des Nordbahnhofes, und besonders die starke Zuwanderung aus den nördlichen und nordöstlichen Teilen der Monarchie wurde durch ihn leicht möglich. Der Nordwestbahnhof als zweiter großer Kopfbahnhof konzentrierte sich zum größten Teil auf den florierenden Güterverkehr gen Böhmen und Mähren bis nach Berlin, auch er vergrößerte sich mit den Jahren und räumte der Brigittenau verkehrstechnische Bedeutung ein. Komplettiert wurde das Bahnnetz durch diverse Verbindungsbahnen, für die besonders auch die Donauregulierung die Voraussetzungen geschaffen hatte. Das umfangreiche Verbindungsnetz der einzelnen Bahnhöfe und Stationen sollte in der Folge Unternehmen wie auch Arbeitskräfte anlocken und dem 2. Bezirk viele Standortvorteile bringen. Selbstredend hatten die Bahnhöfe aber nicht nur Vorteile, immerhin nahmen sie innerhalb des Bezirkes einen enormen Raum ein, und der Verlauf der Bahnstrecke bestimmte die weiteren Gestaltungsmöglichkeiten des Geländes. Außerdem stellen Bahnlinien immer eine Grenze zwischen den Seiten dies- und jenseits der Gleise dar, die für eine gleichmäßige Besiedlung ein Hindernis darstellen kann. Der Einfluss der Bahn auf Wirtschaft und Siedlungswesen wird in den jeweiligen Kapiteln zu untersuchen sein.

2.2 Straßenbau und Wasserversorgung

2.2.1 Straßen

Wie in allen Bezirken gab es auch im 2. Bezirk schon frühe Verkehrsadern, die stärker frequentiert waren, zuerst einen besseren Straßenbelag erhielten und die eine Besiedlung in ihrem Umkreis provozierten. Oft waren dies die großen Ausfallstraßen einer Stadt, und oft büßten solch wichtige Straßen über Jahrhunderte nichts an Relevanz ein.

Immer schon seit der Geschichte des Unteren Werds spielte die nahe an die Stadt heranführende Praterstraße eine solche Rolle und damit in direkter Verbindung auch der Praterstern. Die Praterstraße war schon bei der Öffnung des Praters im 18. Jahrhundert eine breite Allee-straße gewesen und nahm besonders ab dann durch den massenhaften Zulauf zum Prater an Frequentierung und Noblesse zu. Die damalige Jägerzeile wurde ab Beginn des 19. Jahrhunderts in ihrem unteren Bereich vom Donaukanal bis zum Nestroyplatz als Praterstraße bezeichnet, ab 1862 nannte man die gesamte Straße so.

Der Praterstern wurde mit seinen sieben Alleen und Straßen von Adolf Schmidl bereits 1838 beschrieben, der Platz bildete seit jeher einen gewissen Mittelpunkt für die Leopoldstadt. Diese strahlenförmig vom Praterstern wegführenden Straßenzüge waren die heutige Heinestraße, Nordbahnstraße, Lassallestraße, Ausstellungsstraße, Hauptallee, Franzensbrückenstraße sowie die Praterstraße. Nach dem Bau der Verbindungsbahn 1859 wurde der Praterstern als Platz mit einerseits Verkehrsflächen und andererseits Grünanlagen gestaltet, das Tegetthoff-Denkmal wurde 1886 aufgestellt.²⁷

Prinzipiell war die Entstehung von Hauptverkehrslinien vor und nach der Donauregulierung an die Standorte der Brücken gebunden, und mit der Verlaufsänderung des Flusses und der damit verbundenen Verlegung von Brücken stiegen oder sanken Verkehrslinien in ihrer Bedeutung. Dies traf insbesondere auch für die Brigittenau zu, die noch im 16. Jahrhundert die älteste Hauptverkehrsverbindung Wiens über den Alten Tabor und durch die Schottenau und Wolfsau besaß, wobei es sich hier hauptsächlich um Knüppelwege handelte. Um diese Nord-Süd-Verbindung einigermaßen zu gewährleisten, wurden die alten Strombrücken, darunter auch die Schlagbrücke, errichtet. Ende des 17. Jahrhunderts verschob sich diese Achse aber und ging über den Neuen Tabor, Zwischenbrücken, die Durchlaufau zur Großen Taborbrücke. Damit verlor die Brigittenau vorerst ihre verkehrstechnische Relevanz und stand von da an diesbezüglich im Schatten der Leopoldstadt.²⁸

Auch die Donauregulierung bewirkte eine Verschiebung der Hauptverkehrsadern im 2. Bezirk. Die Praterstraße und nach dem Praterstern die Schwimmschulallee wurden zur wichtigen Durchzugsstraße, die weiter über die Kronprinz-Rudolf-Brücke nach Kagran und Aspern führte. Ebenso in der Brigittenau die Jägerstraße, die zur Kaiser-Franz-Joseph-Brücke führte und damit die Verbindung nach Floridsdorf darstellte. Diese beiden Straßen waren vorher „Sackstraßen“, nun waren sie zu Ausfallstraßen geworden. Als Gegenbeispiel präsentiert sich hier die Taborstraße, die vor der Donauregulierung in die nach Norden verlaufende Reichsstraße einmündete. Nun aber wurde sie zur Sackstraße, sie diente nur noch dem innerstädtischen Verkehr.²⁹

Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 1871 beobachtete in den damaligen neun Bezirken an bestimmten Zählpunkten den täglichen Verkehr an Straßenbahnen, Personen- und Lastenfuhrwerken. Die Auswahl der Zählpunkte kann auf eine hohe Frequentierung derselben zurückgeführt werden, ansonsten wären sie kaum als solche ausgewählt worden. Im 2. Bezirk

²⁷ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 60-64.

²⁸ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 242-245.

²⁹ Vgl. Robert Meßner, Die Leopoldstadt im Vormärz: historisch-topographische Darstellung der nordöstlichen Vorstädte und Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessungen (Wien 1962) 45.

gab es vier derartige Punkte, die Taborlinie, die Taborstraße, die Aspernbrücke sowie die Ferdinandsbrücke. Verglichen mit den Zählpunkten der Bezirke 3–9 – die Innere Stadt kann aufgrund der extrem hohen Frequentierung nicht als Referenzwert gesehen werden – lagen die beiden Brücken mit knapp 4.000 Verkehrsträgern täglich deutlich über dem Durchschnitt von 2.275, die zwei Straßen mit etwas weniger als 2.000 Fahrzeugen jedoch etwas darunter.³⁰ Dennoch können alle vier genannten Punkte – bei den beiden Brücken auch die direkt anschließenden Straßen – als Hauptverkehrslinien im 2. Bezirk angesehen werden.

Auch am Straßenbelag der jeweiligen Verkehrswege von 1860 lässt sich deren Bedeutung bis zu einem gewissen Grad ablesen, so spricht doch etwa der Bedarf einer Pflasterung als fester und stabiler Untergrund für eine starke Frequentierung. Gepflastert waren zu diesem Zeitpunkt in der Leopoldstadt die Praterstraße, die Franzensbrückenstraße, die Nordbahnstraße sowie das nördliche Stück der Taborstraße und über die Taborlinie deren Verlängerung in Richtung Norden. Mit Würfelstein belegt waren das südliche Stück der Taborstraße und einige von hier ausgehende Seitengassen wie etwa die Große Pfarrgasse, die Gassen rund um den Karmeliterplatz oder die Schmelzgasse. Diesen Straßenbelag wiesen auch noch die Rothensterngasse, die Zirkusgasse, die Große Sperlgasse, die Negerlegasse, die Kleine Pfarrgasse, die Große Mohrengasse, die Komödiengasse, die Ferdinandstraße, die Obere Donaustraße und ein kleines Stück der Unteren Augartenstraße auf. Ansonsten waren wenige kleine Gassen in der Leopoldstadt mit sogenanntem „ordinärem Pflaster“ bestückt. Die übrigen waren Schotterstraßen, so auch die Heinestraße, die Lassallestraße, die Ausstellungsstraße und die Hauptallee.

In der Brigittenau sind für damals überhaupt nur wenige beschotterte Straßen anzunehmen, darunter die Jägerstraße.³¹ Dies ist auf die damals noch recht spärliche Besiedlung zurückzuführen, die keine Notwendigkeit für ein ausgeprägtes und stabiles Wegenetz bot. Außerdem hatten sich wie oben erwähnt die Hauptverkehrsadern in Richtung der Leopoldstadt verschoben und der Brigittenau so in Bezug auf den Verkehr bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts jegliche Wichtigkeit entzogen. Das kaum vorhandene Wegenetz führte im Zuge und besonders nach der Donauregulierung schließlich zur Anlage einer geplanten, rasterförmigen Straßenstruktur in der Brigittenau, auf Plänen um 1900 ganz eindeutig ersichtlich zwischen Donauström und den Gleisen der Nordwestbahn sowie, weniger rasterartig, nord-westlich des

³⁰ Vgl. Felix Olegnik, Historisch-statistische Übersichten von Wien, II. Teil: Währung und Wirtschaft, Verkehr, Öffentliche Versorgungseinrichtungen, Preise und Löhne (Wien 1957) 41.

³¹ Vgl. Felix Czeike (Hrsg.), Wiener Stadt- und Landesarchiv (Hrsg.), Historischer Atlas von Wien (Wien 1981-2010) 2.6.3/1.

Augartens. Die gleiche Rasterung der Straßen fand sich in der Leopoldstadt entlang der regulierten Donau und in dem Bereich zwischen Lassalle- und Ausstellungsstraße.³²

1887 wurden für den gesamten 2. Bezirk 195 Straßen angegeben, verglichen mit den anderen Innenbezirken war dies nach der Inneren Stadt bereits die höchste Zahl. Dies entsprach einer Straßenfläche von 1.242.023 m², der 2. Bezirk hatte somit damals die mit Abstand größte Straßengesamtfläche, wobei immerhin schon rund 44 % gepflastert waren.³³

Zusammenfassend kristallisierten sich die vom Praterstern ausgehenden Straßen sowie die Taborstraße, die Donaustraße und die Jägerstraße als Hauptverkehrslinien bis in die 1870er Jahre heraus, was stark mit der damaligen Siedlungsstruktur übereinstimmt. Auch wenn diese Straßen um die Jahrhundertwende noch „große“ Straßen blieben, so hatten sich in der Folge der Donauregulierung und Siedlungsverdichtung bis dahin viele weitere bedeutende Verkehrswege hinzugefügt. Nennenswert sind hier allen voran der Handelskai, die Engerthstraße, die Stromstraße, die Marchfelderstraße oder die Dresdnerstraße.

2.2.2 Wasser und Kanalisation

Die Wasserversorgung ließ damals in ganz Wien zu wünschen übrig, nicht anders im 2. Bezirk. Das Trinkwasser war zum einen gesundheitlich nicht unbedenklich, u. a. waren Typhuserkrankungen keine Seltenheit. Zudem führte die ab 1836 erbaute Kaiser-Ferdinands-Wasserleitung eine oft nicht ausreichende Wassermenge und konnte auch den notwendigen Druck schlecht erzeugen.³⁴ In die Leopoldstadt wurde diese im Gegensatz zu den westlichen und südlichen Bezirken aber gar nicht erst verlegt, auch gab es 1860 hier keine andere Wasserleitung. An öffentlicher Wasserversorgung gab es im 2. Bezirk damals vereinzelte Spritzbrunnen zur Straßenbespritzung sowie Gemeindelöschdepots und solche von Privaten. Nahezu die gesamte Bevölkerung des Bezirks griff damals gezwungenermaßen auf ihre Hausbrunnen zurück.³⁵

Mit dem Bau der „1. Kaiser Franz Joseph-Hochquellenleitung“ und ihrer Einweihung 1873 verbesserte sich die öffentliche Wasserversorgung enorm, und auch der 2. Bezirk erfuhr diesbezüglich nun eine Innovation.³⁶ Durch die Beharrlichkeit des Wiener Magistrates wurde das Hochquellenwasser rasch in die Wiener Häuser eingeleitet, sodass 1873–1883 eine Quote von 80 %, und 1888 sogar von 91 % an mit Hochquellenwasser versorgten Häusern innerhalb der

³² Vgl. Plan des II. Bezirkes Leopoldstadt der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Blatt 1-4, WStLA (Wien 1910).

³³ Vgl. Die Entwicklung der Stadt Wien 1848 bis 1888. In: Katalog der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888, hrsg. v. d. Ausstellungs-Commission des N.Ö. Gewerbe-Vereins (Wien 1888) 128f.

³⁴ Vgl. Heimatbuch, 157.

³⁵ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.6.1/1.

³⁶ Vgl. Heimatbuch, 158.

Linien erreicht werden konnte. Die Cholera verschwand nach der letzten Epidemie während der Weltausstellung 1873 gänzlich aus Wien, sieht man von einigen eingeschleppten Einzelfällen ab. Die Typhussterblichkeit sank ebenfalls sofort nach 1873. Waren es bis 1870 1,70 ‰ Typhustodesfälle, konnten sie bis 1880 auf 0,45 ‰ gesenkt und ab 1891 beständig bei 0,04 ‰ gehalten werden. Die Erwartungen an die nun zur Verfügung stehende Wassermenge konnten leider nicht ganz erfüllt werden, besonders in den Wintermonaten herrschte Wasserknappheit, und die Kaiser-Ferdinands-Wasserleitung musste temporär wiederbelebt werden, die 2. Wiener Hochquellenleitung in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts schaffte hier Abhilfe.³⁷

Im Gegensatz zur Wasserversorgung zeigt die Situation der Kanalisation 1860 für den stark besiedelten Teil der Leopoldstadt schon ein recht ausgeprägtes Netz an Gemeindekanälen mit entsprechend vielen Häuseranschlüssen. Auch hier aber konzentrierten sich die Anlagen zur Stadtentwässerung auf die Gegend südwestlich des Pratersterns und südlich des Augartens, die Brigittenau verfügte noch über keine städtischen Kanäle.³⁸ Erst nach der Stadterweiterung und der damit einsetzenden Bautätigkeit wurde in den 1870er Jahren auch in der Brigittenau ein planmäßig durchgeführtes Kanalsystem angelegt.³⁹

Die Abwässer wurden damals in den Donaukanal geleitet, aus der Inneren Stadt direkt, aus den Vorstädten über Umwege. Mit dem Bevölkerungswachstum wurde der Donaukanal immer mehr von Unrat belastet, der bei Niedrigwasser freigelegt und bei Hochwasser durch Rückstauung gefährlich werden konnte. In den 1860er Jahren begann man über eine Erweiterung des Kanalnetzes nachzudenken, bis in die 1880er Jahre aber lagen keine endgültigen Projekte vor, sodass die Errichtung des Hauptsammelkanals am linken Donaukanalufer erst 1893/94 erfolgte. Er wurde zunächst bis zur Ostbahnbrücke gebaut und später noch verlängert, sodass die Abwässer bis zum Donaustrom geführt wurden.⁴⁰ Die Abfallstoffe der Leopoldstadt kamen direkt in diesen Hauptsammelkanal, jene aus der Brigittenau wurden im Brigittenauer Sammler vereinigt und flossen dann in den „Linken Hauptsammler“ ein. In der oberen Donaustadt zwischen Nordbahnhof und Strom wurde ein Hauptstrang durch die Traisengasse, Leystraße, Innstraße, Nordbahnstraße und Franzenbrückenstraße in den linken Hauptsammler geschaffen. Die untere Donaustadt erhielt zwei Sammler im Verlauf des Handelskais und der Vorgartenstraße.⁴¹ 1895–1987 erhielt auch Kaisermühlen seine Kanalanla-

³⁷ Vgl. Alfred Drenning, Die I. Wiener Hochquellenleitung. Festschrift hrsg. v. Magistrat der Stadt Wien Abtlg. 31-Wasserwerke aus Anlass der 100-Jahr-Feier am 24. 10. 1973 (Wien 1973) 17-19.

³⁸ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.6.1/4.

³⁹ Vgl. Heimatbuch, 189.

⁴⁰ Vgl. Bertrand Michael Buchmann, Harald Sterk, Rupert Schickl, Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung (Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Bd. 14, Wien 1984) 89 u. 103.

⁴¹ Vgl. Heimatbuch, 189f.

gen, die das Abwasser direkt in den Donaustrom leiteten. Bei Donauhochwasser trat ein mit Leuchtgas betriebenes Pumpwerk in Kraft.⁴²

Die Wasserversorgung erlebte mit der 1. Wiener Hochquellenleitung in den 1870er Jahren eine sprunghafte Verbesserung in Qualität und Quantität, von der auch der 2. Bezirk profitierte, der vorher an gar keine zentrale Wasserleitung angeschlossen war. Ein weiterer Ausbau der Hochquellenleitung komplettierte nach und nach das Versorgungsnetz. Bis zu einer alle Bereich erfassenden und zufriedenstellenden Kanalisation dauerte es aber bis in die 1890er Jahre, als der Donaukanal reguliert und mit ihm die Sammelkanäle geschaffen wurden.

2.3 Fuhrwerkswesen und Pferdeomnibusse

Die von Pferden gezogenen Transportmittel waren im 19. Jahrhundert in Wien noch gang und gäbe, erst in den letzten Jahren vor der Jahrhundertwende brachte die Elektrizität neue und schnellere Optionen mit sich. Das Verkehrsnetz der öffentlichen Transportmittel intensivierte sich im 2. Bezirk von 1850 bis etwa 1900 sehr, die Rolle der jeweiligen Verkehrsträger soll hier beschrieben werden.

Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gehörte der Tragsessel zu den gängigen öffentlichen Verkehrsmitteln, 1852 aber wurden schon nur noch 16 Standplätze von Sesselträgern in ganz Wien genannt, die letzten zwei Konzessionen wurden 1888 zurückgelegt.⁴³ Zum größten Teil dürfte aber der 1. Bezirk Zentrum dieser Branche gewesen sein, für den 2. Bezirk darf hier keine große Wichtigkeit angenommen werden.

Seit dem 18. Jahrhunderts gab es in Wien den Zeiserlwagen, ein relativ primitiv ausgestatteter Leiterwagen, der die Fahrgäste auf einfachen Holzbänken, dafür aber für wenig Geld von den Standplätzen vor den Linientoren in die Umgebung der Stadt brachte. Daraus entwickelten sich die verbesserten und bequemerer Stell- oder Gesellschaftswägen bzw. daraus dann die Pferdeomnibusse.⁴⁴

Um 1810 fuhren auch die ersten Stellwägen, dann Pferdeomnibusse, durch die Leopoldstadt, besonders natürlich zu den Publikumsmagneten wie dem Leopoldstädter Theater, dem Praterstern, dem Schüttelbad und dem Augarten.⁴⁵ Für die Jahre 1861/62 lassen sich zwei exakte Linien von Stellwägen bzw. Pferdeomnibussen nachzeichnen, die beide ihren Ausgang an der Ferdinandsbrücke nahmen. Die eine Strecke verlief dann entlang der Taborstraße bis hinauf

⁴² Vgl. Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien: in 6 Bänden, Bd. 3 (Wien 2004) 444.

⁴³ Vgl. Eva Offenthaler, Der öffentliche Verkehr in Wien. In: Peter Csendes, András Sipos (Red.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Wien/Budapest 2003) 121-130, hier 121.

⁴⁴ Vgl. Walter Krobot, Otto Slezak, Hans Sternhart, Straßenbahn in Wien. Vorgestern und übermorgen (Wien 1972) 12.

⁴⁵ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 233.

zum Kaiserwasser und mit einer sogar darüber hinaus führenden Abzweiglinie, die andere verlief die Praterstraße, danach die Schwimmschulallee entlang und weiter in Richtung Kaisermühlen.⁴⁶

1869 wurde die „Wiener Omnibusgesellschaft“ gegründet, die später zur „Neuen Wiener Omnibusgesellschaft“ wurde und Mitte der 1870er Jahre bereits ein fixes, engmaschiges Pferdeomnibusnetz aufgebaut hatte. Davon verkehrten viele Linien auch im 2. Bezirk, im Detail die folgenden: Schwender – Taborstraße, Nordbahnhof – Stephansplatz – Südbahnhof, Nordbahnhof – Stephansplatz – Margareten, Westbahnhof – Nordbahnhof, Himberg – Nordwestbahn, Südbahn – Prater, Margareten – Prater, Sechshaus – Prater, Neubau – Prater, „Schwender“⁴⁷ – Prater, Himberg – Prater, Matzleinsdorf – Prater, Hundsturm – Prater.⁴⁸ Ab etwa 1860 erhöhte sich Zahl der angemeldeten Omnibusse nicht mehr wesentlich – außer einem kurzen Ausschlag nach oben 1873 – und ab Mitte der 1870er sank sie sogar.⁴⁹ Dies ist zu einem großen Teil der besonders ab 1880 florierenden Pferdetramp und später der elektrischen Straßenbahn zuzuschreiben.

Außerdem gab es in Wien das sogenannte Lohnfuhrwerkswesen, zu dem Fiaker, Einspänner, Linienfuhrwerke, Stadtlohnkutschen und Vorortlohnkutschen zählten. Im 2. Bezirk verkehrten die einfacheren für Einzelfahren zuständigen Einspänner, die Fiaker als deren eleganteres zweispänniges Pendant und Stadtlohnkutschen, die im Gegensatz zu Einspänner und Fiaker keinen Standplatz und keine geregelten Tarife hatten. Für 1861/62 sind in der Leopoldstadt insgesamt zwölf Standorte für einen oder mehrere Einspänner nachgewiesen, sowie zwei Fiakerstandplätze. Jeweils ein Einspänner- und Fiakerplatz befanden sich an der Ferdinandsbrücke, die meisten anderen waren entlang der Tabor- und Praterstraße bzw. am Praterstern platziert. Ein Einspännerstandplatz befand sich bei der Brigittabrücke.⁵⁰

Pferdeomnibusse und Lohnfuhrwerke wurden in der Folge zwar zunehmend von den modernen Transportmitteln wie der Tramway verdrängt, sie behielten aber besonders im Betrachtungszeitraum ihre große Bedeutung noch bei. Während der Weltausstellung und zu weiteren Expositionen und Veranstaltungen im Prater besorgten sie stets einen beträchtlichen Teil des Individual- und Massenverkehrs.

⁴⁶ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/5.

⁴⁷ Beim Schwender handelte es sich um ein Vergnügungsetablisement in der Mariahilfer Straße im 15. Bezirk. Hier gab es ein Hotel, ein Restaurant, ein Kaffeehaus, einen Tanzsaal für die Veranstaltung von Bällen sowie einen eigenen Theaterraum. Der Schwender erfreute sich so großer Beliebtheit, dass er mehrmals ausgebaut wurde, 1897 jedoch musste das Lokal Konkurs anmelden.

⁴⁸ Vgl. Roman Hans Gröger, Wege in Wien 1873. Zum 140. Jubiläum der Weltausstellung (Wien 2012) 18-20.

⁴⁹ Vgl. Olegnik, Historisch-statistische Übersichten II, 43f.

⁵⁰ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/5.

Die „Brigittenauer Eisenbahn“ soll hier noch kurz erwähnt werden, da sie eigentlich als Vorläufer der Pferdetramway bezeichnet werden kann. Von 1840 bis 1842 verkehrte sie etwa von der heutigen Scholzgasse beim Augarten bis zum Unterhaltungslokal „Kolosseum“ am nord-westlichen Ende der Universumstraße. Ihr Hauptzweck war der Transport der Besucher des Lokals. Zu Anfang verkehrte sie immerhin jeden Nachmittag, später an Donnerstagen, Sonn- und Feiertagen nachmittags bis Lokalschluss. Die Bahn wurde 1842 versteigert, danach sollte es über zwanzig Jahre bis zum nächsten Verkehrsmittel dieser Art in Wien dauern.⁵¹

2.4 Straßenbahnen

2.4.1 Von der „C. Schaeck-Jaquet & Compagnie“ zur „Wiener Tramway Gesellschaft“ (WTG)

Mit dem kaiserlichen Handschreiben für die Schleifung der Fortifikationsmauern war die Verbindung mit den Vorstädten von einer nur am Papier bestehenden Tatsache zu einem umfassenden städtebaulichen Projekt geworden. Daraufhin kam auch der Gedanke eines rascheren, die einzelnen Stadtteile verbindenden Verkehrsmittels auf. 1862 schon bemühte sich der aus der Leopoldstadt stammende Ferdinand Stiasny um die Bewilligung für eine Pferdestraßenbahn in Wien, da man die Wiener Straßen hierfür als ungeeignet betrachtete, wurde sein Vorschlag aber abgelehnt. Darauf folgten mehrere ausländische Bewerber, darunter auch die Schweizer Firma Schaeck-Jaquet & Comp., die 1863 zwei Probestrecken für Wien erarbeitete: eine zum Nordbahnhof, die andere durch die Alserstraße.

1865 genehmigte der Gemeinderat die Probestrecken und unter der Bauleitung von Gustav Dreyhausen konnte bereits im Oktober desselben Jahres die Probelinie vom Schottentor bis nach Hernals eröffnet werden. Aufgrund des großen Erfolgs wurde 1868 ein Vertrag zur Errichtung eines Pferdebahnnetzes zwischen der Gemeinde und der im selben Jahr gegründeten Wiener Tramway Gesellschaft geschlossen.⁵² Bemerkenswert ist hier, dass Wien im Vergleich zu anderen großen Städten wie Berlin, London oder Paris relativ spät Tramways einführte, die Stadt New York hatte sie sogar schon seit 1850.⁵³

1868 wurde dann auch die erste Linie in der Leopoldstadt dem Verkehr übergeben. Sie führte vom Schottentor entlang der Ringstraße und dem Franz Josefs-Kai über die Aspernbrücke, die Prater- und Lassallestraße entlang bis zur Radingerstraße, ab 1876 bis zum Mexikoplatz.⁵⁴ Das Straßenbahnnetz wuchs besonders in Penzing und Döbling weiter, was jedoch zu enor-

⁵¹ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 14-16.

⁵² Vgl. ebd. 17-20.

⁵³ Vgl. Offenthaler, Der öffentliche Verkehr, 123f.

⁵⁴ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 233.

men Kosten führte, woraufhin bis 1873 keine zusätzlichen Strecken in Wien gebaut wurden.⁵⁵ In der ersten Tramway-Zeit Wiens musste sich der 2. Bezirk so mit einer Linie begnügen, im 1868 konzipierten Streckennetzplan waren hier jedoch insgesamt fünf Strecken vorgesehen gewesen.⁵⁶

1872 aber forderte der Gemeinderat im Zuge der Vorbereitung der Weltausstellung den Bau von zwei weiteren Linien zum Ausstellungsgelände im Prater. Sie nahmen ein Jahr darauf auch wirklich den Betrieb auf, wurden aber nur temporär für die Zeit der Ausstellung eingesetzt. Trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten konnte die WTG ihr Liniennetz bis 1877 weiter ausbauen, wobei hier auch die neuen Bäder an der regulierten Donau miteinbezogen werden sollten.⁵⁷ Dies bedeutete konkret, dass die Linie durch die Prater- und Lassallestraße bis zum städtischen Bad führte. Außerdem verlief eine zweite Linie vom Praterstern längs der Nordbahnstraße, am Tabor entlang hinüber auf die Rauscherstraße, um schließlich in die Wallensteinstraße einzubiegen und über die Friedensbrücke in die Alserbachstraße einzufahren. Somit erreichte damals diese zweite Linie auch schon die Brigittenau.⁵⁸

1880 schließlich bestand die Gemeinde auf den noch ausstehenden 1868 vereinbarten Linien⁵⁹, sodass in den folgenden Jahren mehrere Strecken im 2. Bezirk eröffnet wurden. 1882 wurde die Linie durch die ganze Taborstraße eingerichtet, die damit eine Strecke über die Ferdinandsbrücke bis hinauf zur Nordbahnstraße, wo sie an die bereits bestehende Linie anschloss, zurücklegte. Ein Jahr darauf schloss sich eine Linie von der Taborstraße durch die Obere und dann abbiegend in die Untere Augartenstraße an, die auch noch die Augartenbrücke überquerte, um dort an die Linie entlang des Franz Josefs-Kais anzuknüpfen. Im selben Jahr entstand auch die Tramwaylinie durch die Ausstellungsstraße, die aber nur bis zur Kreuzung mit der Wolfgang-Schmälzl-Gasse führen musste, da ab dort bereits eine Teilstrecke der Linie zur Weltausstellung bis in etwa zum Industriepalast bestand. 1885 wurde noch die Linie durch die Heinestraße dem Straßenbahnnetz hinzugefügt. Eine Betriebsanlage der WTG befand sich zu dieser Zeit in der Lassallestraße direkt gegenüber dem Nordbahnhof.⁶⁰

⁵⁵ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 23.

⁵⁶ Vgl. Gröger, Wege in Wien, 25-27.

⁵⁷ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 23.

⁵⁸ vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/1.

⁵⁹ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 23.

⁶⁰ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 233 und Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/1.

2.4.2 „Neue Wiener Tramway Gesellschaft“ (NWTG) und „Krauss & Compagnie“

Unter Gustav von Dreyhausen, der die WTG 1871 verlassen hatte, wurde 1872 die Neue Wiener Tramway Gesellschaft gegründet, die im selben Jahr auch bereits eine Konzession für weitere Pferdebahnlinien erhielt. Diese befasste sich aber mit der Gürtelstrecke bzw. mit Vorortestrecken, sodass die Leopoldstadt davon nicht betroffen war.⁶¹

Die Konzession für eine Strecke in Wien erhielt 1882 auch die Firma Krauss & Comp., konkret für eine Dampftramwaylinie von Hietzing nach Perchtoldsdorf. Diese südliche Linie wurde in den Folgejahren weiter ausgebaut, und 1884 erhielt das Unternehmen auch die Konzession für eine nördliche Linie. 1886 fuhr erstmals die Dampftramway von der Salztorbrücke durch die Obere Donaustraße, Jägerstraße, Stromstraße, Marchfelderstraße, überquerte schließlich die Kaiser-Franz-Joseph-Brücke und führte dann über Floridsdorf zum einen nach Groß Enzersdorf, zum anderen nach Stammersdorf. Ab 1901 fuhr die Dampftramway von der Augartenbrücke und dem dortigen Bahnhofsgebäude ab, auf der Strecke liefen außerdem auch Güterwagen. 1907 ging die Gesellschaft in den Besitz der Gemeinde Wien über.⁶²

Die damaligen Beförderungskapazitäten einer Pferdetramway unterschieden sich selbstverständlich beträchtlich von den heutigen. Der Pferdebahnwagen war mit etwa 7,2 Metern länger als die kleineren Stellwagen und hatte zumeist 18 Sitzplätze unten im Wagen, 4 unten auf der Plattform und 14 auf dem über eine Wendeltreppe erreichbaren Dach. Spezielle Sommerwagen hatten überhaupt nur 24 freie Sitzplätze ohne Dachplätze, gezogen wurden die Wagen prinzipiell von einem Doppelgespann.⁶³ Auch die Arbeitsbedingungen für die Kutscher, Kondukteure und nicht zuletzt Stallburschen waren derart widrig, dass mehrmals gestreikt wurde und die Presse oft über das Leid der „Sklaven“ der Straßenbahn-Gesellschaften berichtete.⁶⁴

Besonders zu Beginn war die Pferdetramway vor allem zum Erreichen von Ausflugszielen vorgesehen, nach und nach wurde sie dann zum wichtigsten innerstädtischen Verkehrsmittel, das jedoch nicht ohne Reklamationen davonkam. Die Tarife waren für viele zu teuer, lange Intervalle und geringe Geschwindigkeit verhinderten zusätzlich, dass die Pferdetramway etwa für die Bewältigung des Weges zum Arbeitsplatz genutzt wurde. Auch die dauernde Überfüllung war problematisch, Besserung brachte erst die Elektrifizierung.⁶⁵ Die Pferdestraßenbahn schuf zwar wichtige Verbindungen innerhalb der Stadt und verbesserte das Verkehrsnetz

⁶¹ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 36-41.

⁶² Vgl. ebd. 42 und Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/2.

⁶³ Vgl. ebd. 20.

⁶⁴ Vgl. ebd. 24f.

⁶⁵ Vgl. Offenthaler, Der öffentliche Verkehr, 126f.

merklich, als alltägliches Massenverkehrsmittel der Wiener Bevölkerung fungierte sie – bis zur Kommunalisierung – aber noch nicht.

2.4.3 Elektrifizierung

Im Rahmen der Niederösterreichischen Gewerbeausstellung fuhr 1880 die erste elektrische Eisenbahn als Schaustück, darauf folgten weitere Demonstrativfahrten auf Ausstellungen, bis endlich ab 28. Jänner 1897 die erste elektrische Straßenbahn fuhr. In der neuen Remise in der Vorgartenstraße ließ die WTG eine Reparaturwerkstätte sowie einen Betriebsbahnhof für 96 Triebwagen erbauen.⁶⁶ 1898 wurden alle Konzessionen der WTG an die Gemeinde übertragen, diese gingen dann in die neu gegründete „Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien“ (BBG) über.⁶⁷ Auch mit der Elektrifizierung war Wien wieder reichlich spät dran, war doch im Süden Wiens von Mödling bis Hinterbrühl schon seit 1883 eine elektrische Straßenbahn unterwegs, und sogar das oberösterreichische Gmunden hatte vor der Haupt- und Residenzstadt eine „Elektrische“, wie die Wiener sie nannten.⁶⁸

1897/98 waren die Linien entlang der Lassallestraße und der Wallensteinstraße bereits elektrifiziert worden, ebenso ein Stück der Ausstellungsstraße vom Praterstern weg. Ab 1899 folgten die Strecken entlang der Praterstraße, der Taborstraße, der Heinestraße, der Oberen und Unteren Augartenstraße, wie auch die zweite Teilstrecke der Ausstellungsstraße. Zusätzlich wurden neue Abschnitte gleich von Beginn an als elektrische Tramway dem Verkehr übergeben. Dazu zählte zum einen eine noch von der WTG eröffnete Linie ab Sophienbrücke entlang der Jesuitenwiese bis zur Prater Hauptallee, andererseits gleich mehrere ab 1899 von der BBG im elektrischen Betrieb eröffnete Strecken. Eine neue Linie führte über die Franzensbrücke und durch die Franzensbrückenstraße bis zum Praterstern, zwei andere setzten an der bisherigen Endstation in der Ausstellungsstraße an, wobei die eine die Linie bis zur Donau hin komplettierte, die andere in den Prater abzweigte, um zu den Anlagen des städtischen Lagerhauses zu führen. Dort, wo die bisherige Tramwaylinie von der Oberen in die Untere Augartenstraße abbog, setzte nun eine neue Linie in der Oberen Augartenstraße fort und auch die Klosterneuburger Straße entlang. Auch das nördlichste Stück der Taborstraße wurde ins Netz einbezogen, wobei diese Linie einerseits entlang der Nordbahn- und dann die Dresdner Straße entlangfuhr, andererseits in die Innstraße Richtung Donaustrom einbog.⁶⁹

⁶⁶ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 26.

⁶⁷ Vgl. ebd. 31.

⁶⁸ Vgl. Offenthaler, Der öffentliche Verkehr, 124.

⁶⁹ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/1.

Als weitere elektrische Straßenbahn im 2. Bezirk ist die Straßenbahn Wien-Kagran der Firma Ritschl & Co (WKB) zu nennen, die zwar schon seit 1893 geplant, aber erst 1898 verwirklicht und zum Kaiserjubiläum eröffnet wurde. Nur im Zuge des Jubiläums wurden zu Anfang die Gleise der WTG in der Lassallestraße mitbenutzt, danach wurde in der Vorgartenstraße abgefahren, über die Reichsbrücke und durch die Wagramer Straße bis nach Kagran bzw. mit einer Abzweigung nach Kaisermühlen. Die Gemeinde Wien beschloss den Ankauf der Kagranner Bahn, und so wurde die WKB 1904 in das städtische Straßenbahnnetz integriert.⁷⁰

Das Straßenbahnnetz des 2. Bezirkes zeigte, ausgehend von der ersten Linie 1868, eine fortwährende Entwicklung in den 1870er Jahren, die sich in den 1880ern noch intensivierte und die damaligen Hauptverkehrswege miteinschloss. Kurz vor der Jahrhundertwende erfolgte schließlich die Elektrifizierung der bestehenden bzw. die Schaffung von noch mehr Strecken. So hatte der Leopoldstädter Teil des Bezirkes bereits ein richtiggehendes Netz an Straßenbahnlinien zur Verfügung, während kaum eine Strecke die Brigittenau durchfuhr.

2.5 Donau, Donaukanal und deren Regulierungen

Die zentrale Rolle der Donau für Wien und besonders für den 2. Bezirk wird im nächsten Abschnitt zu beschreiben sein. Prinzipiell determinierte das Wasser über Jahrhunderte hinweg die Geschichte dieses Gebietes, und seine Nutzung und Funktion stimmten sich dementsprechend darauf ab. Lange Zeit verhinderte die dauernde Gefahr von Hochwässern eine intensive Landnutzung und Erschließung, viele Verbesserungsversuche blieben erfolglos. Mit der großen Donauregulierung wurde schließlich eine neue Ära für den Bezirk eingeleitet. Das Gelände wurde sicherer, Flächen wurden frei, und die Donau konnte als stabiler Verkehrsweg in Anspruch genommen werden.

2.5.1 Überschwemmungen und Eigenleben der Donau

Über Jahrhunderte wurde das Gebiet der heutigen Leopoldstadt von Überschwemmungen heimgesucht, wodurch beträchtliche Schäden an den Siedlungen der Donauniederungen entstanden. Das relativ flache Flussbett ließ den Strom schnell ansteigen, sodass das Wasser ebenso rasch ausuferte und die Aulandschaft unter Wasser stand. Die Wien heimsuchenden Donauhochwässer konnten drei Ursachen haben: Im Winter kam es mehrmals zu Eisstößen, die bei längeren Kälteperioden auftraten. Die sich dabei bildenden Eisschollen verkeilten sich ineinander, stapelten sich und stellten somit eine Wasser stauende Barriere dar. Im Frühjahr kam es vermehrt zu Taufluten, bei denen Schnee zu schnell schmolz und damit ein Hochwasser auslöste, wie es etwa 1862 der Fall war. Letztlich gab es noch die plötzlichen Sommer-

⁷⁰ Vgl. Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn, 43 und Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/2.

hochwässer, die besonders vor der großen Donauregulierung schwere Schäden anrichteten.⁷¹ Das erste schriftlich dokumentierte Hochwasser wurde 1012 verzeichnet, seither folgten mehr als hundert weitere beschriebene, wobei bis ins 18. Jahrhundert hinein ganze Ortschaften dadurch vernichtet wurden. Im 19. Jahrhundert wurde Wien nach einer ruhigen Phase 1830 von einer durch einen Eisstoß ausgelösten Überschwemmung heimgesucht, bei der etwa die Leopoldstadt überflutet wurde, die Mauern des Augartens einstürzten und die Taborbrücke zerstört wurde. Die Hauptallee im Prater wurde zu einem reißenden Strom. 1862 folgte das nächste durch rasch einsetzendes Tauwetter provozierte große Hochwasser. 1.500 Menschen aus der Leopoldstadt mussten evakuiert werden, das Wild aus den Auwäldern floh vor dem Wasser und kam bis in die Taborstraße, die Wohngebiete in Stromnähe standen unter Wasser. Dieses Ereignis gab den letzten Anstoß zur großen Donauregulierung, bis zu deren Realisierung aber noch Jahre vergehen sollten. Auch 1871 zerstörte ein Eisstoß im Donaukanal noch einmal Dutzende ebenerdige Wohnungen im 2. und 3. Bezirk.⁷²

Das Wasser der Donau brachte viel Geschiebe aus den Bergen in das Wiener Becken mit, was zur Versandung von bestehenden und gleichzeitig zur Entstehung neuer Donauarme führte. Charakteristisch war der Drang der Donau ins Marchfeld und damit eine Verschiebung nach Osten. Von den unzähligen, teils recht kurzlebigen Flussarmen lassen sich vom Mittelalter ausgehend fünf Hauptarme rekonstruieren: Bis ins 12. Jahrhundert war für die Stadt der „Salzgriesarm“ oder „Nußdorfer Arm“ der wichtigste, er verlief in etwa auf der Linie Heiligenstädter Straße – Liechtensteinstraße – Salzgries und mündete sodann in den Donaukanal. Nach und nach versandete dieser Arm jedoch, auch Regulierungsversuche im 15. Jahrhundert brachten keinen Erfolg, 1750 war er völlig ausgetrocknet. Der spätere Donaukanal wurde im Mittelalter „Wiener Arm“ oder „Wiener Wasser“ genannt, er wurde schon von den Römern benutzt, die im Bereich des Schwedenplatzes den ersten Hafen Wiens anlegten. Als dritter Hauptfluss ist das „Fahnenstangenwasser“ zu nennen, das in etwa wie die spätere Nordwestbahntrasse und die Straße am Tabor verlief, dann quer über den Frachtenbahnhof führte, um sich auf Höhe der Reichsbrücke mit dem östlichen Donauarm zu vereinen. Das Fahnenstangenwasser war ab etwa 1400 der wasserreichste Donauarm, woraufhin es aber zu versanden begann und seine letzten Reste 1840 im Zuge des Bahnbaus zugeschüttet wurden. Seit Mitte des 16. Jahrhunderts fungierte das „Kaiserwasser“, das sich auf Höhe der Nordbrücke vom Fahnenstangenwasser trennte und sich etwa bei der Reichsbrücke wieder mit diesem verband, als Hauptgerinne. Die große Donauregulierung bereitete dem Kaiserwasser sein

⁷¹ Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 5.

⁷² Vgl. Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Die Stadt und der Strom. Wien und die Donau (Wien 1995) 46-49.

Ende. Der „Floridsdorfer Arm“ zeigt seinen Verlauf heute noch als sogenannte „Alte Donau“. Er war ab 1700 der wasserreichste unter den Donauarmen, etwa bei der Krieau floss er mit dem Kaiserwasser zusammen.⁷³

Die Wasserläufe und die von ihnen getragenen Wassermengen änderten sich somit permanent, und die zahlreichen Überschwemmungen taten ihr Übriges dazu bei. Da derart unberechenbare Zustände für eine dauerhafte Siedlungstätigkeit sehr ungünstig waren wurde schon früh versucht dem Fluss Herr zu werden.

2.5.2 Frühere Regulierungsversuche

Neben den Überschwemmungen machte besonders die Versandung und damit die Nichtschiffbarkeit der Flussarme den Menschen seit jeher zu schaffen. 1440 versuchte man bereits, den Salzgriesarm vor dem Versanden zu bewahren, jedoch rutschte das lockere Erdreich ab, und die Lage verschlechterte sich eher.⁷⁴ Den Wiener Arm bemühte man sich ab dem 16. Jahrhundert schiffbar zu halten, erste Regulierungsversuche bei Nußdorf sollten mehr Wasser in diesen Flussarm leiten. Dämme sollten das Wasser in die gewünschte Richtung lenken, senkrechte Bohlenwände wurden zum Schutz der Uferbereiche angebracht. Neben Kompetenzstreitigkeiten zwischen verschiedenen Wasserbaumeistern stellte vor allem Geldmangel ein wesentliches Hindernis für ein konsequentes und einheitliches Regulierungsprogramm dar. Auch der zu Beginn des 17. Jahrhunderts erhöhte Salzpreis konnte nicht den erwünschten Geldüberschuss und damit ausreichend finanzielle Mittel für die Arbeiten nach sich ziehen. Während des Dreißigjährigen Krieges stagnierten die Arbeiten ohnehin, nun drohte das linke Donauufer auszubrechen, was gerade noch verhindert werden konnte. 1666 kam es zu erneuten Baumaßnahmen bei Nußdorf, ein Teilungswerk sollte mehr Wasser in den Wiener Arm leiten, diese Maßnahme funktionierte aber nicht.

Im Barockzeitalter wurde die Donauregulierung wieder mit mehr Intensität angegangen. Von 1686 bis 1703 wurde ein 1,1 Kilometer langer Durchstich in der nördlichen Taborau ausgehoben, damit wurde der oberste Abschnitt endgültig fixiert. Der Salzgriesarm wurde mittels eines Dammes abgeschlossen, so konnte der von nun an als Donaukanal bezeichnete Wiener Arm mehr Wasser führen. Bedauerlicherweise war das Ergebnis ein weiteres Mal nicht zufriedenstellend.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts kümmerte man sich vorwiegend um die Uferfixierung an allen möglichen Flussarmen und Stellen. Unter Maria Theresia wurde 1770 die Navigations-Baudirektion gegründet. Ihren Hauptzweck, die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen,

⁷³ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 11-14.

⁷⁴ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 26.

konnte sie aufgrund des permanenten Mangels an Finanzen nicht ordnungsgemäß erfüllen.⁷⁵ Im Zuge von Regulierungsarbeiten wurde 1776 am linken Donauufer der Hubert'sche Damm errichtet (nach dem Ingenieur Johann Sigismund Eutelhuber), er reichte von Klosterneuburg bis Simmering. Die Strömung sollte durch Sporne – ins Wasser gebaute Dämme – kontrolliert werden, die bröckelnden Uferböschungen wurden durch weitere Dämme abgesichert, und Erhöhungen der Ufer sollten Schutz vor Hochwässern gewährleisten. Das katastrophale Allerheiligenhochwasser 1787 überflutete den Hubert'schen Damm dennoch und zerstörte ihn zu einem großen Teil.⁷⁶

In der Regierungszeit Kaiser Franz II. (I.) wurden kaum Anstrengungen zur Donauregulierung unternommen, auch über die eventuelle Wiederherstellung des Hubertusdammes herrschte Uneinigkeit. Bemerkenswert ist der bereits 1811 von Josef Schemerl Ritter von Leytenbach gemachte Vorschlag eines geraden Durchstiches des Donauhauptarmes, Staatsbankrott sowie Kritik anderer Ingenieure erstickten die Ausführung jedoch im Keim. Eine Regulierung der großen Donau wurde von Kaiser Franz vorerst eingestellt.

Der Donaukanal jedoch wurde ab 1797 systematisch reguliert, Schlingen und Winkel sollten korrigiert werden. Die Breite wurde auf 51,2 Meter festgelegt und das Donaukanalufer besonders ab den 1820ern fixiert. Ohne die scharfen Krümmungen und mit der gleichmäßigen Böschung am Rand erhielt der Flussarm sein kanalartiges Erscheinungsbild, die Zuflussverhältnisse blieben aber unzureichend.⁷⁷ 1832 bis 1834 wurde für den unteren Teil des Donaukanals ein 3,8 km langer Durchstich vorgenommen und der Flusslauf zwischen Prater und Freudenau abgedämmt und teilweise zugeschüttet. Trotz aller Fortschritte blieb der obere Donaukanal ein Problemfall, denn je mehr Wasser hineingeleitet wurde, desto mehr Geröll häufte sich an. Eine Dauerlösung war somit noch immer nicht gefunden.⁷⁸

Ab 1848 kam die Regulierung des Donaukanals wieder in Schwung, die Regierung wollte mit Notstandsbauten der Arbeitslosigkeit entgegenwirken um so die Unruhen in der Bevölkerung im Revolutionsjahr und danach zu mildern. Die Hochwasserschutzdämme entlang des Donaukanals wurden erhöht und der Hubertusdamm wiederhergestellt und ebenfalls erhöht, die größte Überschwemmungsgefahr stellte nun aber das untere Ende bei der Einmündung in die Donau dar.⁷⁹

⁷⁵ Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 13-20.

⁷⁶ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 30.

⁷⁷ Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 27f.

⁷⁸ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 31f.

⁷⁹ Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 34f.

2.5.3 Die große Donauregulierung

2.5.3.1 Diskussionen und Modelle

In Erinnerung des schweren Hochwassers 1830, aber noch mehr desjenigen 1862 wurde bewusst, wie unumgänglich die Regulierung der Donau war. Dabei wurde die erste Kommission schon 1850 einberufen und mehrere Alternativen in Betracht gezogen. Florian Pasetti, der damals als Ministerialrat im Departement für Straßen- und Wasserbauten für den Hochwasserschutz die Verantwortung trug, war gegen ein neues Strombett. Er trat für die Beibehaltung und Fixierung des Verlaufs im Sinne der heutigen Alten Donau ein. Für einen Durchstich und damit ein künstlich angelegtes Bett waren etwa der Architekt Anton Pius de Rigel oder auch Franz Ritter von Hauslab, und dieses Modell wurde letztlich mehrheitlich von der Kommission beschlossen.⁸⁰ Im Grunde wurde damit der Vorschlag Schemerls von 1811 wieder aufgegriffen. Zuerst sollte die Donauregulierung, dann jene des Donaukanals und im Anschluss die Errichtung stabiler Donaubrücken in Angriff genommen werden. In den folgenden Jahren verlief die Planung jedoch schleppend, der Krieg 1859 und die finanzielle Krise trugen dazu nicht unwesentlich bei. Das schon erwähnte Hochwasser von 1862 rüttelte die Beteiligten endlich wach und bewirkte ein Voranschreiten des Projektes.

Zwei Jahre darauf wurde eine neue Donauregulierungskommission einberufen, der Krieg mit Preußen verzögerte deren Arbeit aber bis 1867. Die Planung wurde konkret und das neu zu schaffende Normalbett sowie der Abbau der Nebenarme bestimmt. Das neue Strombett musste möglichst stadtnah sein, andererseits durfte der Prater nicht zerstört werden. Auch der Donaukanal sollte schiffbar und hochwasserfest sein. Die zu regulierende Strecke umfasste von der Kuchelau bis Fischamend 26 Kilometer. Da Pasetti uneinsichtig war und auf seinem Vorschlag beharrte, wurden ausländische Experten zur Gutachtenerstellung eingeladen. Mit der Pensionierung Pasettis stand einem Durchstich jedoch nichts mehr im Weg, und 1868 wurde der Abschlussantrag der Kommission gestellt, der vom Kaiser bestätigt und durch die entsprechenden Gesetze beschlossen wurde. Die Finanzierung von 24,6 Millionen Gulden übernahm zu je einem Drittel die Gemeinde Wien, das Land Niederösterreich sowie der Staat.⁸¹

Hier sei noch besonders der Gemeinderat Eduard Suess erwähnt, dessen Idee die letztendlich realisierte Form des auf trockenem Boden geschaffenen neuen Hauptarmes war. Er war auch für die Schaffung der neuen Brücken auf ebenfalls trockenem Boden und die Belassung der Alten Donau und des Heustadelwassers. Suess sah auch an beiden Donauufern Überschwem-

⁸⁰ Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 46.

⁸¹ Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 35-37.

mungsgebiete vor, am rechten Ufer war ein 190 Meter und am linken ein 470 Meter breites Vorland vorgesehen. Das rechtsseitige, also Leopoldstädter Ufer wurde aber entgegen Suess' Plänen sehr bald mit einer Straße und Bahnlinie verbaut.⁸²

2.5.3.2 Durchführung

Der erste Spatenstich wurde am 14. Mai 1870 vom Kaiser persönlich vorgenommen. Das neue Strombett bestand aus dem normalen Flussbett mit einer Breite von 284,5 Metern und dem Inundationsgebiet mit 474,5 Metern. Von Nußdorf bis Albern wurden zwei große Durchstiche gemacht, einer vom Rollerdamm bis zur Stadlauer Brücke und einer vom Steinsporthaufen bis Albern. 12,3 Millionen Kubikmeter Aushubmaterial wurden zur Anschüttung des rechten Donauufers verwendet, am linken Donauufer der Marchfeldschutzdamm errichtet.⁸³ Die Arbeiten verliefen nach Plan und schritten zügig voran, sodass im Spätherbst 1874 ein relativ großer Teil erledigt war. Bis zum Durchstich wartete man aber noch, um einem eventuellen Winterhochwasser oder Eisstoß zu entgehen. Am 15. April des Folgejahres war es nun endlich so weit, die zwei Dämme, die den Durchstich vom Hauptstrom trennten, wurden geöffnet und das Wasser bahnte sich seinen Weg in das neue Bett. Das rechte Ufer wurde dabei etwas beschädigt, bereits am nächsten Tag korrigierte man dies aber. Am 30. Mai 1875 wurde die Eröffnung feierlich begangen und vom Volk bejubelt. Es dauerte jedoch noch bis 1884, bis alle Dämme gebaut, die Ufer gestaltet, das Kaiserwasser zugeschüttet und die Alte Donau fixiert waren.⁸⁴

2.5.3.3 Negative Aspekte der Donauregulierung

Auch wenn zu Beginn alles nach Plan gelaufen war und man mit dem Ergebnis zufrieden war, hatte das Projekt im Nachhinein trotzdem einige Mängel aufzuweisen. Es konnte kein absoluter Hochwasserschutz gewährleistet werden, bei zu starkem Zufluss tritt das Wasser zuerst über das rechte, bei mehr als 12.000 Kubikmeter pro Sekunde auch über den Marchfelddamm und damit das linke Donauufer. Bedenkt man, dass etwa 1521 14.000 Kubikmeter pro Sekunde nach Wien flossen und das größte registrierte Hochwasser auslösten, so wird die Begrenztheit der Schutzmaßnahmen sichtbar. Besonders die Leopoldstadt war somit weiterhin von Überschwemmungen gefährdet.⁸⁵ Dennoch müssen die Verbesserungen der auf die Donaure-

⁸² Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 58-60.

⁸³ Vgl. Heimatbuch, 175.

⁸⁴ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 62f.

⁸⁵ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 19.

gulierung folgenden Jahre angesprochen werden. Die insgesamt sieben größeren Hochwässer zwischen 1883 und 1899 richteten in Wien keine Schäden an.⁸⁶

Zudem bedeutete die Donauregulierung natürlich ein massives Eingreifen in die Natur und damit zumindest zum Teil eine Zerstörung der Aulandschaft. Allein die Wasserfläche hatte sich enorm verkleinert, schließlich wurden außer dem Donaukanal alle Donauarme abgedämmt und zu sogenannten Altwässern, die meisten davon später auch zugeschüttet. Auch die heutige Alte Donau hätte dieses Schicksal ereilt, wäre die Verschüttung nicht als zu kostspielig und langwierig erachtet worden. Da eine Aulandschaft aber vom Wasser und Überschwemmungen lebt, wurde die Auvegetation erheblich gestört. Auch die durch das tiefer gelegene Strombett resultierende Senkung des Grundwasserspiegels führte zum Verschwinden eines Teiles der Auflora, und eine Versteppung bis ins Marchfeld wurde eingeleitet.⁸⁷

Zwischenbrücken, dass 1866 immerhin 153 Häuser zu verzeichnen hatte, war zu einem großen Teil ein weiteres Opfer der Donauregulierung. Teilweise war es nun direkt im Inundationsgebiet verortet, und die Pfeiler der Nordbahnbrücke wurden mitten darin aufgestellt (Äußeres Zwischenbrücken), zum anderen Teil passte das Innere Zwischenbrücken nicht in den neuen, schachbrettartigen Verbauungsplan. Die Siedlungen wurden entweder sofort demoliert oder verschwanden nach und nach.⁸⁸

Auch die Taborbrücke fiel mit der Donauregulierung, und Kaisermühlen war nun weit abseits am linken Stromufer platziert. Die alten Schiffsmühlen etwa hatten ihre Lebensmöglichkeit verloren, Kaisermühlen sollte in der Folge ein eher stilles Eigenleben für Jahrzehnte führen. Hier fanden jedoch viele Bewohner Zwischenbrückens eine neue Heimat, 1874 verzeichnete die Siedlung 2.000 Bewohner, die meisten noch heute bestehenden Gassen waren damals schon angelegt. Auf den anfänglichen Aufschwung folgte jedoch die bereits erwähnte jahrelange Stagnation.⁸⁹

Im 19. Jahrhundert wurden aber nur wenige kritische Stimmen laut, die sich für die Natur und ihren Schutz eingesetzt hätten, denn es war das Jahrhundert der Technik und des Fortschritts. Die Presse spiegelt diese euphorische Stimmung wieder, so spricht etwa die Wiener Zeitung von dem „bedeutungsvollsten Werke“, das sich „an die großartigsten Schöpfungen zur Neugestaltung Wiens“ reiht.⁹⁰ Die Neue Freie Presse jubelte, das Donauufer würde „Zeuge eines Triumphes sein, den der denkende Mensch über die todte Natur errungen, eines Triumphes,

⁸⁶ Vgl. Heimatbuch, 189.

⁸⁷ Vgl. Meßner, Die Leopoldstadt im Vormärz, 18-20.

⁸⁸ Vgl. ebd. 52.

⁸⁹ Vgl. Heimatbuch, 176f.

⁹⁰ Wiener Zeitung 15.5.1870, 1f.

welcher mehr bedeutet als Waterloo oder Sedan“ und pries die „Bedeutung, welche das Unternehmen der Donau-Regulierung für Oesterreich besitzt, bei der einschneidenden Wichtigkeit, welche es insbesondere für Wien in Anspruch nehmen darf“. ⁹¹

Dass die Donauregulierung auch negative Aspekte mit sich brachte, wurde oben bereits erläutert. Sehr spärlich, aber doch wurde auch damals öffentlich darauf eingegangen. Das Wiener Extrablatt etwa schreibt 1875:

„Als bald ging es an die Arbeit und das Erste was zu geschehen hatte, gab manchem Wiener einen Stich durchs Herz; denn es handelte sich vor allem darum, jene Auen des Praters auszuholzen, durch welche das neue Strombett geleitet werden sollte. Wer könnte sich ohne Wehmut jener wunderherrlichen Wald- und Wiesenpartien erinnern, welche einstmals der Stolz und die Freude unserer Hauptstadt waren, [...] die nunmehr verschwunden sind für alle Zeiten! [...] Landschaftsreiz und Waldesromantik mußten weichen vor dem Geiste unserer Zeit, [...] ächzend und stöhnend fielen die Baumriesen, die Jahrhunderte hier gestanden, bis keiner von ihnen mehr aufrecht stand und der Ruf erschallen konnte: Die Bahn ist frei!“ ⁹²

Die große Bedeutung, von der die Neue Freie Presse sprach, kam der Donauregulierung aber dennoch zu, leitete sie doch vor allem für den 2. Bezirk eine enorme Entwicklung an den neu gewonnenen und regulierten Gründen ein.

2.5.4 Brücken über den neu regulierten Strom

Im 16. Jahrhundert beschrieb Johann Schmeltzl, ein wandernder protestantischer Kantor aus der Oberpfalz, bereits vier große Donaubrücken, die sich in ein System aus vielen kleinen hölzernen Brücken über die zahlreichen Donauarme einreichten. Er schilderte genauer die Wolfsbrücke in der damaligen Wolfsau (liegt heute in Floridsdorf), eine kurz darauf folgende „kleinere Brücke“ ohne Namen, die Taborbrücke im Bereich des heutigen Frachtenbahnhofes am Praterstern und die Schlagbrücke (heutige Schwedenbrücke), die damals am stärksten frequentiert war. ⁹³ Die alten Brücken wurden wiederholt durch Hochwässer schwer beschädigt oder zerstört und waren in der Folge oft reparaturbedürftig.

Mit der Donauregulierung und dem nun stabilen Hauptstrom wurde auch die Brückenbautätigkeit angekurbelt, schließlich sollten das Verkehrsnetz ausgebaut und die jenseits des Stromes liegenden Gebiete gut erreichbar sein. Drei Eisenbahnbrücken sollten für die Bahnverbindung gen Norden und Osten sorgen.

Die Stadlauer Ostbahnbrücke machte bereits bei den ersten Regulierungsarbeiten 1869/70 den Anfang, obwohl die Breite der zukünftig regulierten Donau noch nicht feststand. Deshalb wurde der linksseitige Teil der Brücke vorerst nur als Holzprovisorium errichtet, von dem

⁹¹ Neue Freie Presse 30.5.1875, 1.

⁹² Illustriertes Wiener Extrablatt 1.5.1875, 4.

⁹³ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 37-44.

später der überstehende Teil abgetragen wurde.⁹⁴

Die Eisenkonstruktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahnbrücke wurde 1872 bis 1874 auf dem Trockenen erbaut und ersetzte die seit 1837/38 über die Donau führenden Holzbrücken.⁹⁵

Diese Brücke war von Beginn an zweigleisig, wies vier Strom- und sieben Inundationsöffnungen auf einer Länge von insgesamt 773 Metern auf.

Ebenfalls noch auf dem Trockenen entstand die eingleisige eiserne Nordwestbahn-Brücke zwischen 1870 und 1872, für die die Baukonzession beinahe zeitgleich mit der Genehmigung für die Donauregulierung erfolgte. Sie bestand aus vier Brückenteilen: der Übersetzung der Verbindungslinie zur Donauuferbahn, der Donaukaibrücke, der Strombrücke und der Inundationsbrücke. Die drei Letztgenannten entstanden während der Donauregulierung, die Übersetzung der Verbindungslinie erst 1889, was zu einer Gesamtlänge der Brücke von 885,10 Metern führte.⁹⁶

Für eine große Straßenbrücke über den gesamten Strom lagen schon in den 1840er Jahren Pläne vor, besonders Geldmangel verhinderte aber vorerst eine Realisierung dieses Projektes. In der Genehmigung des Kaisers für die Donauregulierung 1868 war dann schließlich auch der Auftrag zum Bau einer neuen Brücke in Fortsetzung der Praterstraße und Schwimmschulallee enthalten, sie sollte den Namen Reichsstraßenbrücke erhalten. 1872 begonnen, wurde die beeindruckende Brückenkonstruktion 1876 feierlich eröffnet. Auf Bitte der Gemeinde Wien hieß sie nun doch Kronprinz-Rudolf-Brücke, nach dessen Selbstmord 1889 im Volksmund gar „Selbstmörderbrücke“. Nach dem Ersten Weltkrieg war schließlich der Bezug auf die Habsburger nicht mehr erwünscht und die Bezeichnung Reichsbrücke wurde eingeführt.⁹⁷ Die Kronprinz-Rudolf-Brücke bestand aus einer steinernen Kaibrücke am rechten Donauufer, der eisernen Hauptbrücke sowie einer ebenfalls steinernen Inundationsbrücke am linken Ufer, was zu einer stolzen Gesamtlänge von 1.019,74 Metern und einer Fahrbahnbreite von 7,58 Metern führte.⁹⁸

Die zweite Straßenbrücke über die regulierte Donau war die Kaiser-Franz-Joseph-Brücke, die von 1872 bis 1874 von der Donauregulierungskommission erbaut wurde. Auch sie erstreckte sich in ihrer Gesamtlänge über tausend Meter (1.005,14 Meter), die Breite betrug insgesamt

⁹⁴ Vgl. Eva Offenthaler, Wiener Brücken. In: Peter Csendes, András Sipos (Red.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Wien/Budapest 2003) 101-108, hier 104 und Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 80.

⁹⁵ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 92.

⁹⁶ Vgl. Offenthaler, Wiener Brücken, 103f.

⁹⁷ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 81f.

⁹⁸ Vgl. Offenthaler, Wiener Brücken, 103.

12,64 Meter, wovon 7,60 Meter der Fahrbahn zufielen.⁹⁹ Dies sollte sich bald als zu schmal für den zunehmenden Fuhrwerksverkehr sowie die seit 1886 die Brücke überquerende Pferdetramway erweisen, der Grundstein für den Neubau wurde 1913 gelegt.¹⁰⁰

Die Kaiser-Franz-Joseph-Brücke stellte damals für die Brigittenau und die westlichen Bezirke die wichtigste Verbindung über die Donau nach Norden dar, dass sie überhaupt erbaut wurde, war jedoch das Ergebnis langer Diskussionen gewesen. Ursprünglich war nur eine Straßenbrücke in Verlängerung der Schwimmschulallee geplant, die Bezirksausschüsse unter Führung Conrad Leys hatten sich jedoch für einen Brückenstandort im Bereich der Brigittenau nach Floridsdorf eingesetzt, was wiederum der Leopoldstädter Bevölkerung und auch Bürgermeister Felder sehr missfiel. Die Bewohner besonders rund um die Praterstraße wollten eine Übervorteilung des noch eher unterentwickelten Stadtteils und eine damit einhergehende Benachteiligung für sie selbst nicht akzeptieren. Die Donauregulierungskommission ließ sich schließlich zum Bau von zwei Brücken bewegen sodass jede Bezirkshälfte ihre Straßenbrücke erhielt. An diesem Beispiel lässt sich sehr gut die Heterogenität des 2. Bezirkes erkennen sowie die untergeordnete Stellung, die man der Brigittenau von Leopoldstädter Seite her zuweisen wollte.¹⁰¹

Das Beispiel zeigt aber auch die Bedeutung, die einer großen Straßenbrücke damals mit Recht zgedacht wurde. Neben der Nordwestbahnbrücke für die Bahn war die Kaiser-Franz-Joseph-Brücke die notwendige Ergänzung zu dieser, nur so konnten auch die Verkehrsträger der Straße die Stromüberquerung von der Brigittenau aus durchführen. Es wäre für den späteren 20. Bezirk von größtem Nachteil gewesen, hätte man den Bau dieser Brücke nicht durchgesetzt, was von den damaligen Bewohnern sichtlich erahnt wurde.

Im Zuge der Donauregulierungsarbeiten wurden also insgesamt fünf neue Brücken über den Strom errichtet, drei Eisenbahn- und zwei Straßenbrücken. Einerseits wurde somit das linke Ufer mit der Stadt verbunden und war dadurch weniger abgelegen als zuvor, andererseits dienten die Brücken natürlich besonders der Verbindung mit den Gebieten außerhalb des eigentlichen Stadtgebietes.

⁹⁹ Vgl. ebd. 102f.

¹⁰⁰ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 94.

¹⁰¹ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 272-277.

2.5.5 Weitere Donaukanalregulierungen und Donaukanalbrücken

Der Donaukanal war zwar vor der großen Donauregulierung schon weitgehend fixiert, einige Maßnahmen wurden dennoch im Zuge des Großprojektes Donauregulierung und vor allem danach noch gesetzt. Seine Länge betrug früher 14.034 Meter, da jedoch die Donau bei der großen Regulierung weiter von ihm weg verlegt wurde, musste der Unterlauf des Kanals auf 17.040 Meter verlängert werden. Auch seine Breite und Tiefe wurden normiert, die Arbeiten konnten bereits 1874 abgeschlossen werden.¹⁰²

Ufererhöhungen und Ufersicherung besonders im Bereich der Brigittenau waren ebenfalls Teil dieser Arbeiten. Zusätzlich wurde 1873 ein Schwimmtor – das vorher als Exponat bei der Weltausstellung ausgestellt war – bei der Abzweigung des Donaukanals aus dem Hauptstrom eingehängt, das das Eindringen von zu viel Wasser oder auch Eismassen in den Donaukanal verhindern sollte. Dieses Sperrschiff wurde bei Hochwasser quer über den Kanal gestellt, konnte je nach Bedarf gesenkt werden, und schon 1875/76 wurde es auf die Probe gestellt. Das Schwimmtor konnte zwar die größten Schäden verhindern, musste aber noch verbessert werden und erwies sich selbst danach nicht als ideal. Es war nämlich teilweise so mit Eis verlegt, dass nur sehr wenig Wasser im Donaukanal floss und die Kanalsohle häufig freigelegt wurde, was aufgrund der dort hineingeleiteten ungeklärten Abwässer in sanitärer und ästhetischer Hinsicht sehr unangenehm war.

Im Gesetz für die Wiener Verkehrsanlagen 1892 wurde u. a. die Errichtung einer kompletten Absperrvorrichtung mit Kammerschleuse festgelegt. Die Nußdorfer Wehr entstand zwischen 1894 und 1899 zwischen dem Ende der Brigittenau und Nußdorf, auch diese entstand unter Leitung der Donauregulierungskommission, deren Wirkungskdauer 1899 verlängert wurde.¹⁰³

1899 wurden auch die Kaibauten am Donaukanal in Angriff genommen. An den Ufern wurden 2,54 Meter bzw. weiter stromabwärts 2 Meter hohe Kaimauern angelegt, an diese schloss ein in gleicher Höhe liegender Vorkai an, der am linken (Leopoldstädter) Ufer eine Breite von 8 bis 15 Meter hatte. Die an die Vorkais angrenzenden Straßen lagen etwa 5 m höher, endgültig vollendet waren die Arbeiten 1903.¹⁰⁴

In der Hochgründerzeit wurden zusammen elf Donaukanalbrücken gebaut, fünf davon für die Eisenbahn. 1871 wurde die eiserne Brigittabrücke zwischen dem 9. Bezirk und der Brigittenau errichtet. Von denselben Ingenieuren entworfen und deshalb ganz ähnlich war die 1872 statt der alten Kettenbrücke erbaute Sophienbrücke, die den 3. Bezirk und den Schüttel mitei-

¹⁰² Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 42f.

¹⁰³ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 64-75.

¹⁰⁴ Vgl. Buchmann, Sterk, Schickl, Donaukanal, 106.

inander verband. 1873 wurde die Augartenbrücke erneuert und ab nun als Maria-Theresien-Brücke geführt, die Kaiser-Josephs-Brücke (heutige Stadionbrücke) datiert seit dem gleichen Jahr, sie verbindet den 3. Bezirk mit dem Prater. Die repräsentative Stephaniebrücke ersetzte ab 1886 den schmalen Karlskettensteg, sie bestach besonders durch die vier hohen Obelisk an den Brückenenden. Die schon 1883/84 erbaute Kaiser-Franz-Josephs-Regierungsjubiläums-Brücke wurde vom Kaiser selbst schließlich erst 1889 eröffnet.

Bei den neuen Eisenbahnbrücken machte die Ostbahnbrücke von Simmering in den Prater 1870 den Anfang. Die Donauuferbahnbrücke im Norden der Brigittenau nach Heiligenstadt folgte 1877, sie war ursprünglich für die Stadtbahn erbaut worden. Im selben Jahr nahm die Verbindungsbrücke den Verkehr über den Brigittaspitz nach Nußdorf auf, sie schneidet den Donaukanal im 40 Grad-Winkel.¹⁰⁵ Die Freudenauer Hafenbrücke wurde 1880 konstruiert und führte über den Donaukanal und den Winterhafen.¹⁰⁶

Der Vollständigkeit halber sollen auch die anderen, schon vor der Donauregulierung bestehenden Donaukanalbrücken erwähnt werden. Die Aspernbrücke wurde schon 1863/64 als Kettenbrücke gebaut und nach der Schlacht bei Aspern benannt. Die schon seit 1775 bestehende Franzensbrücke wurde 1866 verstärkt und mit einer Entlastungsbrücke für Fußgänger versehen, 1898/99 wurde überhaupt eine breitere Bogenbrücke geschaffen. Die Verbindungsbahnbrücke bestand schon seit 1851.¹⁰⁷

2.5.6 Platz für Neues – die Bauten auf den Donauregulierungsgründen

2.5.6.1 Verkehrsanlagen

Bereits seit 1868 gab es Bestrebungen, die Verbindungsbahn durch einen Schienenweg über Hetzendorf nach Kaiserebersdorf zur Donaulände hin zu verlängern, damit sollte der Güterverkehr zwischen Westbahn und den Donauschiffen von und nach Ungarn erleichtert und verbessert werden. 1870 wurde schließlich die Konzession für 85 Jahre erteilt, primär sollte die Strecke Hetzendorf bis Donaulände bei Albern angegangen werden. Am 1. Mai 1872 konnte eine 19,9 Kilometer lange Linie eröffnet werden, die Donauländebahn.¹⁰⁸

Mitte des Jahres 1872 suchte die Donauregulierungskommission beim k. k. Handelsministerium um die Konzession für eine Donauuferbahn an. Die Kosten wollte man durch die Erlöse der verkauften Kaigrundflächen decken, letztendlich konnte man aber eine Errichtung der Bahn auf Staatskosten erreichen. Das Handelsministerium bestätigte

¹⁰⁵ Vgl. ebd. 38-41.

¹⁰⁶ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 79.

¹⁰⁷ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 32f.

¹⁰⁸ Vgl. Richard Lukesch, Die Donau in Wien, I. Teil: Am Strom (1929) 35.

neben dem Bau der Uferbahn auch jenen einer Verbindungslinie zur Kaiser-Franz-Josephs-Bahn in Nußdorf. Die notwendigen Grundflächen überließ die Donauregulierungskommission kostenlos, 1876 begannen die Bauarbeiten durch die k. k. Direktion für Staatseisenbahnbauten, und noch im selben Jahr konnte eine Teilstrecke eröffnet werden.¹⁰⁹ Die 4,3 Kilometer lange Strecke reichte vom Donauuferbahnhof bis zur Stadlauer Brücke, der zweite Streckenteil verlief 4 Kilometer lang vom Donauuferbahnhof bis Nußdorf und wurde 1878 dem Verkehr übergeben. Ein Jahr darauf entstand die Verbindung zwischen Kaiserebersdorf und der Stadlauer Brücke und damit der Anschluss an die Donauländebahn. Ein Drittel der Kosten übernahm die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, forderte dafür aber das Mitbenützungsrecht um mit dem Strom verbunden zu sein.¹¹⁰

Damit bot die Donauuferbahn gegenüber der Verbindungsbahn entscheidende Vorteile. Während letztere nur einige der Wiener Bahnhöfe verband, konnte die Uferbahn den gesamten Eisenbahnverkehr der Stadt miteinander verbinden. Von Beginn an diente sie – mit der Donaulände- und der Verbindungsbahn – hauptsächlich dem Güterverkehr zwischen den Bahnhöfen und den neuen, am regulierten Strom liegenden Lagerflächen, Industriegleisen und dem Rangierbahnhof Wien-Brigittenau. 1890 fügte sich diesem Netz noch die Verbindungslinie der Nordwestbahn zur Donauuferbahn hinzu, nachdem die Eisenbahnbrücke über die Donau ausgebaut war, wurde zweigleisiger Verkehr aufgenommen.¹¹¹

2.5.6.2 Flächen für Wohn- und Industriebauten

Zahlreiche Grundstücke waren von der Donauregulierungskommission eingelöst und nun parzelliert worden, um an Siedler oder Unternehmen verkauft zu werden. Mit dem Aushubmaterial des Durchstiches wurden viele alte Donauarme zugeschüttet, dadurch entstand noch mehr freie Baufläche.¹¹² Diese Donauregulierungsfondsgründe befanden sich am linken Ufer, an welchem die frühere Aulandschaft gerodet und parzelliert wurde, wie auch am rechten Ufer, hier wurde ein gleichmäßiges Straßenraster angelegt, wie die beigelegten Pläne deutlich veranschaulichen. Wohn- und Industrieflächen sollten parallel entstehen, dieser Plan ging in der Brigittenau gänzlich auf.¹¹³

Die Fläche zwischen Lassallestraße und Ausstellungsstraße war vor der Donauregulierung nicht verbaut. Dies war zum einen auf die sich dort befindenden Wasserläufe und zum ande-

¹⁰⁹ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 279f.

¹¹⁰ Vgl. Lukesch, Donau in Wien, 36.

¹¹¹ vgl. Kaiser, Brigittenau, 280f.

¹¹² Vgl. Peter Csendes, Donauregulierung und Wienflusseinwölbung. In: Peter Csendes András Sipos (Red.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Wien/Budapest 2003) 73-78, hier 75.

¹¹³ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 64.

ren auf die damit einhergehenden Überschwemmungen zurückzuführen. Nur wenige kleine Ausflugsgasthöfe fanden sich in dieser von Bäumen und Tümpeln geprägten Gegend. Nach der Flussregulierung wurde es zur Verbauung bestimmt, das neue Viertel Donaustadt sollte hier und zwischen Nordbahnhof und Donau entstehen. 200 Wohnhäuser waren von mehreren sich zusammenschließenden Baufirmen geplant, dazu kam es aber nie. Erste Häuser am Mexikoplatz folgten erst ab 1880 und daraufhin auch in den umliegenden Straßen.¹¹⁴

Dass die Leopoldstadt und die Brigittenau gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu den Bezirken mit den meisten Großbetrieben der Maschinen- und Elektroindustrie gehörten, wurde maßgeblich durch die Donauregulierung unterstützt. Immerhin wurden dadurch 230 Hektar Bauland frei, parzelliert und weitgehend hochwassergeschützt. Statt sich aber, wie die liberale Stadtverwaltung es sich ausgemalt hatte, zu einem „Handelsemporium“ zu entwickeln, wurden diese Gründe besonders in der Brigittenau vor allem von der Industrie nach und nach genutzt.¹¹⁵

Näher auf den Wohnbau und die Siedlungsstruktur bzw. -entwicklung wird in dem Kapitel zur Bevölkerung eingegangen, konkrete Betriebe und eine genauere Analyse derselben werden im Kapitel Wirtschaft veranschaulicht.

2.5.6.3 Bäder

Bereits vor der Donauregulierung gab es im vom Wasser umgebenen 2. Bezirk etliche Badeanstalten. Bereits seit Beginn des 19. Jahrhunderts konnte man im Haus „Zum scharfen Eck“ Wannenbäder nutzen, und auch das Dianabad¹¹⁶ in der Lilienbrunnngasse bestand schon seit 1804. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts befand sich im Donaukanal nahe der Franzensbrücke ein kleines Bad, wobei Männer- und Frauenbad getrennt waren. 1862 wurde ein weiteres Bad von der Stadtverwaltung im Kaiserwasser erbaut, und zu Beginn der Donauregulierungsarbeiten 1870 wies allein das Kaiserwasser sieben weitere Freibäder auf.¹¹⁷ Dazu gehörten auch so genannte Armenbäder, die Betriebskosten wurden vom Land Niederösterreich übernommen, und der Eintritt war frei. Dies waren so genannte Strombäder, also eine

¹¹⁴ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 127f.

¹¹⁵ Vgl. Renate Banik-Schweitzer, Zur Bestimmung der Rolle Wiens als Industriestadt für die wirtschaftliche Entwicklung der Habsburgermonarchie. In: Renate Banik-Schweitzer, Gerhard Meißl, Industriestadt Wien, Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 11, Wien 1983) 5-47, hier 41.

¹¹⁶ Ab 1860 wurde das Bad im Winter als Konzert- und Ballsaal genutzt. Decke und Wände wurden dekoriert, das Bassin diente als Tanzfläche. Johann Strauß komponierte 1867 für die Faschingsliedertafel des Wiener Männergesangsvereins einen neuen Walzer, der zwar an jenem Abend wenig Beifall fand, später jedoch als Donauwalzer weltberühmt werden sollte. Vgl. Claudia Feichtenberger, Unsere Bäder. Von der Badestube zur Erlebnisswelt (Wien 1994) 22.

¹¹⁷ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 200-207.

Art Floß, das in der Mitte ausgeschnitten war und darin das Badebecken mit stabilem Boden beherbergte.

Es gab aber auch ein „Freybad“ nahe der beiden Armenbäder bei der Taborbrücke im Kaiserwasser, d. h. ein Strombad ohne hölzernen Badekäfig, welches sich bis 1870 zum größten Freiluftbad der Stadt entwickelt hatte. Im Zuge der Donauregulierung wurden die Bäder abmontiert und nicht alle wieder errichtet, dennoch setzte nach der Eröffnung des neuen Stromverlaufes ein Entwicklungsschub für öffentliche Badeanstalten ein.¹¹⁸

In das Programm der Donauregulierung war die Bestimmung aufgenommen worden, bei der Gestaltung des neuen Ufers die Errichtung von Badestätten zu berücksichtigen. Die Donauregulierungskommission überließ der Gemeinde kostenlos drei Gründe am rechten Donauufer, wobei zwei davon später für das Kommunalbad und die Militärschwimmschule genutzt wurden. Im Zuge der Regulierungsarbeiten wurde gleich der Unterbau für die zu errichtenden Bäder geschaffen, beim dritten der drei Gründe – unterhalb der Kaiser-Franz-Joseph-Brücke – wurde aber letztendlich kein Oberbau und damit kein fertiges Bad geschaffen. Dass die Fertigstellung hier nicht stattgefunden hat, wird 1888 damit begründet, dass „die Verbauung in dieser Gegend bisher sehr geringe Fortschritte gemacht hat und ein Bedürfnis hierfür noch nicht besteht“.¹¹⁹

Die Stadt selbst gründete unmittelbar nach der Regulierung gleich zwei Bäder, das „Städtische Freibad“ an Stelle des früheren Frey-Bades sowie das „Kommunalbad“. Das Städtische Freibad wurde 1875 eröffnet und lag in einer Bucht am linken Donauufer, es wurde von der Stadt verpachtet. Erst 1877 war es auch für Frauen zugänglich, wobei diese ein eigenes Bad erhielten. Eintritt musste nur bezahlen, wer Badewäsche ausborgen oder „Auskleidehütten“ benutzen wollte. Diese Hütten wurden im Winter abmontiert, um bei etwaigen Hochwässern verschont zu bleiben.¹²⁰ Das Freibad war höchst erfolgreich, im langjährigen Durchschnitt verzeichnete es jährlich 60.000 Besucher. Es bestand bis zum Ersten Weltkrieg.

Direkt gegenüber, somit am rechten Donauufer, öffnete 1876 das Kommunalbad seine Tore mit der Anschrift Erzherzog-Karl-Platz 4, dies entspricht dem heutigen Mexikoplatz. Nur der Hochwasserschutzdamm trennte das Bad vom Strom selbst. Das Wasser, natürlich Donauwasser, konnte mehrmals täglich – bis zu dreißig Mal – erneuert werden. Zur Auswahl standen Duschen, Badewannen, kleinere Becken sowie ein großes Sportschwimmbecken. Außerdem wies das Areal Liegewiesen, eine Tabak-Trafik, ein Kaffeehaus und sogar ein Restaurant

¹¹⁸ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 119-121.

¹¹⁹ Vgl. Entwicklung der Stadt Wien 1848 bis 1888, 42f.

¹²⁰ Vgl. Feichtenberger, Unsere Bäder, 39f.

auf. All dies machte es international bekannt und zu einem der schönsten Freiluftbäder der damaligen Zeit. 1881 fanden dort zum ersten Mal die österreichischen Schwimmmeisterschaften statt, 1889 sogar die ersten Schwimm-Europameisterschaften. Widersprüchlich erscheint nun das Ausbleiben der erhofften Besucher, statt der geplanten 120.000 kamen nur etwa 5.000 Badegäste pro Jahr. Alle Rettungsversuche und Vergünstigungen waren erfolglos, und so wurde das Kommunalbad 1914 geschlossen.¹²¹

Die heutige Lassallestraße wurde zur damaligen Zeit als Schwimmschulallee bezeichnet, was auf die k. k. Militär- und Zivilschwimmschule am Kaiserwasser in jener Straße verwies. Diese wurde bereits 1813 gegründet, aus Anlass der Donauregulierung jedoch aufgelassen.¹²² Ersatzweise wurde am 18. August 1875 die neue Militärschwimmschule Krieau am heutigen Handelskai eröffnet, wobei auch sie nicht direkt im Strom lag, sondern wie das Kommunalbad ein eigenes betoniertes Bassin hatte. Der Zweite Weltkrieg beendete die Existenz dieser Ausbildungsstätte der Wiener Garnison.¹²³

Kurz nach 1900 folgten noch vier im Donaukanal verankerte Bäder und ein weiteres im Hauptstrom, das 1907 eröffnete „Gänsehäufel“ an der Alten Donau erfreute sich großer Beliebtheit, und sodann fanden sich andere neue Strombäder ebendort ein.¹²⁴

2.5.6.4 Hafenanlagen und Lagerhäuser

Da die Donauarme bei niedrigem Wasserstand oft gar nicht schiffbar waren, war bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts der Donaukanal der zentrale Umschlagplatz für Handelswaren. Dennoch befanden sich etwa auch im Fahnenstangenwasser Schiffsanlegestellen, und mit der Erfindung der Dampfschifffahrt errichtete man auch Umschlagplätze in Kaisermühlen, wo die Donau aber eben bei Niedrigwasser nicht schiffbar war. Die Donauregulierung - und damit ein stets genug Wasser führender, geregelter Hauptstrom - bedeutete einen enormen Aufschwung für den Wiener Wasserverkehr und den Wiener Hafen. Die Hafenanlage teilte sich in zwei Bereiche, in die Donaulände am rechten Ufer, den Handelskai, sowie später in das Gebiet um die Mündung des Donaukanals in den Hauptstrom, den Freudenauer Hafen.¹²⁵

Der Handelskai machte seinem Namen alle Ehre, die 13 Kilometer lange Uferstrecke zwischen der Nordbahnbrücke und der Freudenau wurde rasch zum Hauptumschlagplatz für Stück- und Massengüter. Allein hier entstanden neun Schiffsanlegestellen, die in der Folge

¹²¹ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 121f.

¹²² Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 208.

¹²³ Vgl. Feichtenberger, Unsere Bäder, 40.

¹²⁴ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 126f.

¹²⁵ Vgl. Franz Haas, Die Wiener Hafenanlagen (Erfurt 2010) 7.

von Lagerhäusern und Industriebetrieben genutzt werden sollten.

Die Befestigung eines alten Donauarmes in der Freudenau begann erst 1899 mit der Absicht, einen Schutz- und Winterhafen zu schaffen. Der Hafen lag in dem Winkel, den der Donaukanal vor der Einmündung in die Donau bildet. Später sollte das Gelände zum Handelshafen ausgebaut werden, dies wurde erst Mitte des 20. Jahrhunderts realisiert. Der ursprüngliche Hafen Freudenau wurde am 28. Oktober 1902 von Kaiser Franz Joseph eröffnet, ab dann überwinterten etwa 300 bis 350 Schiffe pro Jahr dort.¹²⁶

Umgeschlagen wurden in Wien zu einem großen Teil Lebensmittel für die Versorgung der städtischen Bevölkerung. Neben dem Getreidehandel wurden besonders auch die Wiener Märkte über den Donauweg mit landwirtschaftlichen Produkten versorgt, daneben wurden Holz, Steine oder Eisenwaren geliefert.¹²⁷

Die eingetroffenen Produkte mussten natürlich zwischengelagert werden, und die Stadt Wien hatte schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen Mangel an Depots und Magazinen für Lebensmittel festgestellt. Die damals benutzten Lagerräume waren Eigentum privater Geschäftsleute und einerseits relativ klein, andererseits natürlich entsprechend teuer. Der Platz wurde immer knapper, die Stadtverwaltung sah sich der Gefahr ausgesetzt, die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln nicht mehr garantieren zu können. Bereits 1855 wurde eine Kommission eingesetzt, die sich mit der Errichtung großer kommunaler Mehlmagazine befassen sollte, erst elf Jahre später folgte die Ministerialverordnung über die Erteilung von Konzessionen für öffentliche Lagerhäuser.¹²⁸

Eine Einigung über die Errichtung der Lagerhäuser konnte aber im Gemeinderat jahrelang nicht erzielt werden, als sich schließlich 1875 eine Lösung auftat, wie Dr. Cajetan Felder in seinen Memoiren berichtet. Bei einem Besuch bei seinem „Gönner und Herrenhauskollegen“ Graf Wrba offerierte ihm – und damit der Gemeinde – dieser die Maschinenhalle der Weltausstellung, was den Bürgermeister im positiven Sinne überrascht haben dürfte:

„O ja, Exzellenz“, rief ich nach einer kurzen Pause, in welcher mir plötzlich etwas eingefallen war, woran ich früher niemals gedacht, „ich kann sie schon brauchen, diese Maschinenhalle – zu einem Lagerhaus für Getreide und sonstige Approvisionierungsartikel!“ [...] Ungefähr eine Stunde darauf hatte der Kaiser die Überlassung der Maschinenhalle an die Kommune bereits bewilligt.“¹²⁹

¹²⁶ Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 185f.

¹²⁷ Vgl. Franz Pisecky, Mit Dampf in die Zukunft. In: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes, Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hrsg. v. Kulturreferat der O.Ö. Landesregierung (Linz 1994) 190-199, hier 195.

¹²⁸ Vgl. Lagerraum einer Großstadt. 100 Jahre Lagerhäuser der Stadt Wien, hrsg. aus Anlass d. hundertjährigen Bestandsjubiläums der Wiener Städtischen Lager- und Kühlhaus Ges.m.b.H. (Wien 1976) 14.

¹²⁹ Cajetan Felder, Erinnerungen eines Wiener Bürgermeisters, Auswahl u. Bearbeitung Felix Czeike (Wien 1964) 238f.

Für den immerhin ersten kommunalen Betrieb wurde mit dem Handelsministerium der Anschluss an die Donauuferbahn vereinbart. Direkt am Donauufer im Bereich der Maschinenhalle mietete die Kommune Gründe vom Donauregulierungsfonds an, die als Landungsplätze dienten. Das Gebäude selbst befand sich im Eigentum des Weltausstellungsfonds, ein jährlicher Pachtzins in Höhe von 2.000 Gulden für die Teilnutzung bzw. 4.000 Gulden für die gesamte Halle an diesen wurde vereinbart. Am 23. Oktober 1876 konnte das Lagerhaus der Stadt Wien auch schon eröffnet werden, die Anlage verfügte über eine eigene Bahn-, Telegraphen- und Zollstation. Die Adaptierungskosten der Halle sowie jene für die 6.755 Meter langen Gleisanlagen beliefen sich auf 411.524 Gulden.¹³⁰

Von Beginn an war das Lagerhaus gut ausgelastet, teilweise musste sogar die Rotunde als zusätzliche Raumkapazität gemietet werden. Besonders der Getreidehandel florierte aufgrund der günstigen Lagerbedingungen, und das Warenaufkommen stieg beachtlich. 1878 wurde die Errichtung zweier Landungsmagazine am Donaukai notwendig, 1884 folgte ein weiteres. Auch auf dem Pratergelände wurden zusätzliche Magazine gebaut, 1887 auch ein Reservoir zur Lagerung von Spiritus, dazu kamen ein Freilager für Zucker und Branntwein wie auch ein „amerikanischer Weinkeller“.¹³¹

Auch eine Getreidereinigungsanlage wurde hinzugefügt, bedauerlicherweise zeichnete sich zum Ende des Jahrhunderts hin aber ein Rückgang des Getreidehandels ab. Um diesen zu umgehen und weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben, beschloss man die Errichtung eines technisch modernsten neuen Speichergebäudes, dieses wurde aber erst 1911–1913 in Form eines imposanten Betonbaus am Handelskai in Angriff genommen.¹³²

Die Beträge der Ein- und Auslagerungen zeichnen diese Entwicklung deutlich nach. So wurden 1877 111.744 Tonnen gelagert, fünf Jahre später bereits 157.869 Tonnen und wieder fünf Jahre später 1887 schon 312.011 Tonnen, was eine Steigerung zwischen 1877 und 1882 von 41,28 % und von 1882 auf 1887 um immerhin 97,64 % ergibt. Der Trend ging weiter nach oben, um 1897 die größte Quantität mit 576.420 Tonnen zu erreichen, ab dann sank die Lagermenge relativ kontinuierlich bis über das Jahr 1900 hinaus.¹³³

Hier soll auch kurz auf die widrigen Bedingungen aufmerksam gemacht werden, unter denen Lagerarbeiter der damaligen Zeit zu leiden hatten. Es handelte sich um eine körperlich enorm anstrengende Tätigkeit, dennoch gehörten die Tagelöhner des Lagerhauses zu den am schlechtesten entlohnnten Arbeitskräften. Da es noch keine Kräne oder Förderbänder gab, mussten die

¹³⁰ Vgl. Lagerraum einer Großstadt, 20-22.

¹³¹ Vgl. Lagerraum einer Großstadt, 24f.

¹³² Vgl. Wiener Lager- und Kühlhaus AG, 75 Jahre Lagerhäuser der Stadt Wien (Wien 1851) 12.

¹³³ Vgl. Entwicklung der Stadt Wien 1848 bis 1888, 57 und Olegnik, Historisch-statistische Übersichten II, 94f.

50 bis 100 Kilogramm schweren Säcke mit der Ware vom Schiff ins Lagerhaus getragen werden, Sack für Sack. Dazu kamen die Staubbelastung auf den Schüttböden, wo die Säcke entleert wurden, und Temperaturwechsel zwischen Kälte im Freien, Wärme im Speicher und Zugluft im Magazin. Wer nicht kräftig genug war oder das Tempo nicht halten konnte, wurde am Folgetag nicht mehr aufgenommen.¹³⁴

Der Donaukanal büßte nach der Donauregulierung seine Rolle als primärer Wasserhandelsweg der Stadt ein, und auch die Personenschiffahrt blieb ihm nur zum Teil erhalten. Eil- und Linienverkehr erledigten immer größere Dampfschiffe, diese konnten in den Donaukanal nicht einfahren und benutzten daher den neu regulierten Strom. Der Lokalverkehr fuhr dennoch weiterhin die Anlegestelle bei der Salztorbrücke an. In den 1890ern gab es zwar Pläne für einen Handels- und Personenhafen am Donaukanal, diese kamen aber niemals zur Ausführung.¹³⁵

Aber auch entlang des Donaukanals siedelten sich Lagerhäuser an, die freilich nicht direkt auf den neu geschaffenen Donauregulierungsgründen lagen, ihren Standort wohl aber auch aufgrund der sich laufend verbessernden Infrastruktur des Bezirks gewählt haben dürften. Schon 1864 erbaute die Liesinger Brauerei in der Stoffellagasse ein Lagerhaus. 1869 wurde die ehemalige Zuckerraffinerie am Schüttel von der „Wiener Handelsbank“ gemietet, die dort ein Lagerhaus mit Zollfreilager schuf. Es wurde nach einem halben Jahr erweitert und 1871 wie auch 1872 noch einmal vergrößert, 1874 kam es in den Besitz der Unionbank.¹³⁶

Die großen Lagerhäuser, der direkte Anschluss an den Schiffs- und den Eisenbahnverkehr und der sich hier abspielende Getreidehandel veranlassten schließlich auch die Wiener Produktenbörse, ihren Sitz in den 2. Bezirk zu verlegen. Um den wilden An- und Verkauf von Nahrungsmitteln zu reglementieren wurde 1853 die städtische Frucht- und Mehlbörse mit Sitz im Bürgerspitalgebäude am Lobkowitzplatz eingerichtet.¹³⁷ 1869 wurde die Börse autonom und damit eine Vereinigung zwischen Produzenten und Händlern, 1875 folgte die Namensänderung zur „Börse für landwirtschaftliche Produkte“. Aus den bereits genannten Gründen wurde der Standort 1890 in das neu erbaute neobarocke Gebäude in der Taborstraße 10 verlegt, 1897 wurde es nochmals erweitert. Die Börse war für Qualitätskontrollen, Preisgestaltung und etwaige Streitfälle zwischen den Akteuren zuständig.¹³⁸

¹³⁴ Vgl. Lagerraum einer Großstadt, 26f.

¹³⁵ Vgl. Haas, Wiener Hafenanlagen, 9f.

¹³⁶ Vgl. Heimatbuch, 179.

¹³⁷ Vgl. ebd. 179.

¹³⁸ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 129f. Heute beherbergt die ehemalige Produktenbörse noch immer eine Warenbörse zur Richtpreisfindung für den österreichischen Markt und ein Schiedsgericht im Fall von

2.5.6.5 Der Donauhandel der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)

Die vielen Lagerräume und Bahnanschlüsse am Handelskai, die durch die neuen Donauregulierungsgründe erst ermöglicht worden waren, zielten natürlich auf den Handel mit Rohstoffen und Waren ab. Dieser Warenaustausch sollte mit dem nun erst einwandfrei möglichen Schiffsverkehr vollzogen werden, der ja ein wesentliches Wunschziel der Donauregulierung darstellte. Hierfür fand man in der DDSG den idealen Handels- und Transportpartner, der seine Position bald zu einer Art Monopolstellung ausbaute.

Die 1829 gegründete Aktiengesellschaft „Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ – die nach der bereits 1823 gegründeten, aber drei Jahre darauf wieder geschlossenen DDSG eigentlich schon die zweite war – hatte besonders mit den hinter ihr stehenden Bankkreisen wohl auch zum Zustandekommen der Donauregulierung beigetragen. Sie war es schließlich, die die ab dann brauchbare Fahrrinne der Donau am meisten benutzte.¹³⁹ 1878 erbaute sie sich am Handelskai ihre Lagerhäuser, die „Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ tat es ihr zehn Jahre später gleich.¹⁴⁰ Nach und nach gingen kleinere Reedereien in der DDSG auf, ebenso wie die „Königlich Bayerische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ und die ungarische DDSG von ihr übernommen wurden. Mit 33 % der Dampfschiffe auf der Donau, 48 % der Güterkähne und damit 41 % der auf der Donau transportierten Tonnage übernahm die DDSG die Vorherrschaft auf dem Strom.¹⁴¹ 1880 konnte sich die DDSG mit ihren 188 Dampfern, 750 Güterkähnen und 100 Spezialfahrzeugen als größtes Binnenschiffahrtsunternehmen der Welt bezeichnen. Sie unterhielt Stationen und Ladeeinrichtungen entlang der ganzen Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen sowie Werften in Korneuburg und Budapest. Dazu kam noch ein Kohlenbergwerk in Ungarn mit werkseigener Siedlung für die Arbeitskräfte. Die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Personenverkehrs führte dazu, dass man diesem auch den Postverkehr überließ.¹⁴²

Die Fünfjahresdurchschnitte der beförderten Güter und Personen von Wien stromaufwärts und -abwärts im Zeitraum 1876 bis 1900 zeigen den ansteigenden Trend der Auslastung der DDSG. So stieg die Güterbeförderung kontinuierlich, abgesehen von dem Einfall der ohnehin geringe Bedeutung aufweisenden stromaufwärts beförderten Güter Anfang der 1890er Jahre.

Streitigkeiten zwischen den Handelspartnern. Der große Saal des Gebäudes wurde ab 1988 vom Serapionstheater genutzt, wobei dieses Ensemble dem neuen Spielort den Namen „Odeon“ gab. Vgl. hierzu Czeike, Historisches Lexikon Bd.1, 428.

¹³⁹ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 226.

¹⁴⁰ Vgl. Heimatbuch, 179.

¹⁴¹ Vgl. Pisecky, Mit Dampf in die Zukunft, 192.

¹⁴² Vgl. Klusacek, Stimmer, Stadt und Strom, 143f.

Die Personenbeförderung nahm hingegen außer einer Hochphase Ende der 1880er stetig ab, was wahrscheinlich auf den sich permanent verbessernden Ausbau anderer Verkehrsmittel wie der Bahn zurückzuführen ist.

Tabelle 1: Fünfjahresdurchschnitte der beförderten Güter und Personen von Wien aus 1876–1900

Jahres- durchschnitt	Von Wien stromaufwärts beförderte Güter in t	Steigerung/ Rückgang	Von Wien stromabwärts beförderte Güter in t	Steigerung/ Rückgang	beförderte Personen von Wien	Steige- rung/Rückg- ang
1876-80	36.354		320.502		336.779	
1881-85	40.669	11,87 %	401.454	25,26 %	323.405	- 3,97 %
1886-90	54.324	33,58 %	488.885	21,78 %	339.136	4,86 %
1891-95	46.971	- 13,54 %	498.872	2,04 %	258.811	-23,69 %
1896-1900	63.950	36,15 %	614.649	23,21 %	194.000	- 25,04 %

Quelle: Olegnik, Historisch-statistische Übersichten von Wien, II. Teil, 56-63.

Mit mehr als 3,5 Millionen Passagieren und rund 2.5 Millionen Tonnen Fracht insgesamt sollte die DDSG 1886 den Höhepunkt ihrer Beförderungsleistung erbringen. In den 1890ern aber führten Hochwasser bzw. Niedrigwasser und besonders der durch Missernten stark verringerte Getreidetransport zu Stagnation.¹⁴³

Ein Verbindungsglied inmitten der Stadt war mit dem neuen Strombett nicht gelungen, vielmehr wurde die Donau anstatt näher mit dem Stadtzentrum verknüpft zu werden noch weiter von diesem weggerückt. Die Gebiete am linken Donauufer wurden in gewisser Weise abgedrängt und sollten noch viele Jahre brauchen, um sich tatsächlich ins Stadtgeschehen integrieren zu können.¹⁴⁴

Für die Verkehrsträger Schiff und Eisenbahn im 2. Bezirk bot die Regulierung des Stromes jedoch umfassende Möglichkeiten zum Ausbau und zur Vernetzung der Linien untereinander. Ausgelastet wurden sie durch den immer stärker werdenden Handel und Umschlag an Gütern, die in den Lagerhäusern zwischen- oder endgelagert wurden. Der Strom mag zwar noch immer eher am Rand der Stadt gelegen haben, er wurde nun aber verstärkt für die alltäglichen Bedürfnisse der Stadt genutzt und damit mehr integriert als bisher.

¹⁴³ Vgl. ebd. 143f.

¹⁴⁴ Vgl. Csendes, Donauregulierung und Wienflusseinwölbung, 77.

2.6 Wiener Weltausstellung 1873

2.6.1 Warum Wien? Motivation für eine Weltausstellung

Aus den bereits Ende des 18. Jahrhunderts abgehaltenen Industrie- und Gewerbeausstellungen entwickelte sich im 19. Jahrhundert die Idee der Weltausstellung. Der Informationsaustausch, das Vergleichen von Erzeugnissen und Techniken sowie die Erschließung von neuen Absatzmärkten sollten mehr und mehr auf internationaler Ebene geschehen. Großbritannien und Frankreich, beide immer schon Vorreiter bei vorherigen Messen und Ausstellungen, erarbeiteten als erste Pläne für Weltausstellungen; letztendlich hielt aber London die erste Weltausstellung als *Great Exhibition of the works of industry of all nations* 1851 ab, nicht zuletzt aufgrund Großbritanniens technologischer Überlegenheit. Die Weltausstellung war ein großer Erfolg, und bis zur Jahrhundertwende folgten weitere neun in Großbritannien, Frankreich und Amerika, die Wiener sollte vorerst die einzige Weltausstellung im deutschsprachigen Raum bleiben.¹⁴⁵ Das Medium Weltausstellung stellte den enormen Anspruch, das aktuell Gesamtwissen der Welt an einem Ort darzustellen und vorzuführen. Dies wiederum animierte immer größere Massen sich daran zu beteiligen, die Weltausstellung sollte ein „Gemälde der Gegenwart“ sein.¹⁴⁶

Nachdem die ersten vier Weltausstellungen in London (1851 und 1862) und Paris (1855 und 1867) abgehalten worden waren, waren diese beiden Städte sozusagen der Maßstab, welche Voraussetzungen und Bedingungen eine Weltstadt – und nur eine solche konnte eine Weltausstellung beherbergen – bieten musste. In Wien war der Beginn einer Modernisierungsperiode vergleichsweise erst spät eingetreten. Unausweichlich für den Wandel von der mittelalterlichen Befestigungsstadt zur internationalen Metropole waren die Schleifung der Basteien 1857 und der damit verbundene Ausbau.¹⁴⁷ Die Stadt war zwar bereits um die Vorstädte erweitert worden, der Bau der Hochquellenwasserleitung und jener der Ringstraße hatten schon begonnen, dennoch wies Wien noch etliche Defizite auf. Diese waren im Bereich des innerstädtischen Verkehrs, der touristischen Infrastruktur, der Kanalisation und Wasserversorgung und im Gesundheitswesen zu orten.¹⁴⁸ Kaiser Franz Joseph I. setzte es sich zum Ziel, Wien zu einer Stadt des 19. Jahrhunderts zu machen, und dieses Bild des expandierenden und

¹⁴⁵ Vgl. Jutta Pemsel, Die Wiener Weltausstellung von 1873. Das gründerzeitliche Wien am Wendepunkt (Wien/Köln 1989) 11-14.

¹⁴⁶ Elke Krasny, Auf Spurensuche in der Landschaft des Wissens. Die Wiener Weltausstellung von 1873 im Kulturleben der Gegenwart. In: Technisches Museum Wien (Hg.), Welt ausstellen. Schauplatz Wien 1873. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien Okt. 2004-Feb. 2005 (Wien 2004) 55-71, hier 55.

¹⁴⁷ Vgl. Pemsel, Wiener Weltausstellung, 15.

¹⁴⁸ Vgl. Ulrike Felber, Wien wird Weltstadt. In: Technisches Museum (Hg.), Welt ausstellen. Schauplatz Wien 1873. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien Okt. 2004-Feb. 2005 (Wien 2004) 83-104, hier 83.

aufsteigenden Österreich sollte durch das Schaufenster Weltausstellung allen vorgeführt werden.

Und so wird in Dillinger und Conraths Guide und Souvenir-Album von 1873 angekündigt, dass sich Wien nun in die „Weltstadt an der Donau“ verwandeln würde, und „nach Schluss der Ausstellung wird die rapide Entwicklung der Weltstadt die Contouren vielfach verändern und verwischen“.¹⁴⁹ Die Erwartungen an das Ereignis „von bis jetzt noch unberechenbarer Bedeutung für Österreich“¹⁵⁰ waren also dementsprechend hoch.

Johann Zapf berichtet in seiner Wirtschafts-Geschichte Wiens, dass nach der letzten Industrie-Ausstellung in Wien 1845 bereits in den 1860er Jahren „das allgemeine Verlangen nach einer Ausstellung“ stetig dringender wurde.¹⁵¹ Die Planungszeit soll sogar mehr als zwanzig Jahre betragen haben, doch die Ausstellungsprojektierung der 1850er Jahre fiel den mangelnden Voraussetzungen Wiens sowie der fehlenden Kommission zur Regelung der Weltausstellungen zum Opfer. Im Mai 1870 wurde schließlich vom Handelsminister das Ansuchen zur Durchführung einer Weltausstellung an den Kaiser gestellt, welches schon drei Tage später von diesem unterzeichnet wurde.¹⁵²

2.6.2 Schauplatz Prater: Aufbau zur Weltausstellung

Um den enormen Erwartungen gerecht zu werden, musste für das Spektakel der geeignete Schauplatz gewählt werden. Er sollte einerseits genügen Platz bieten und andererseits nicht allzu weit vom Stadtkern entfernt sein, immerhin wollte man das „neue Wien“ und besonders die Ringstraße ja präsentiert wissen. Dahingehend wurden mehrere Standorte schon 1864 bei den ersten Verhandlungen über eine Weltausstellung diskutiert, zwei Favoriten waren der Exerzier- und Paradeplatz an der Ringstraße – auf dem heute das Rathaus steht – sowie das Pratergelände. Für den großen Platz im Stadtzentrum sprachen natürlich die Lage und die direkte Anknüpfung an den damals sich voll in Gang befindlichen Ringstraßenbau. Die Befürworter dieses Standortes verwiesen auch auf die Überschwemmungsgefahr im Prater, die dortigen schlechten Bodenverhältnisse sowie die dezentrale Lage. Für den Prater wiederum sprachen das weitläufige idyllische Areal, der direkt daneben liegende Wurstelprater sowie die Nähe zu den Bahnlinien. Bei der Gemeinderatsabstimmung 1866 herrschte Stimmengleichheit, Bürgermeister Andreas Zelinka gab seine Stimme dann aber für den Prater ab, und

¹⁴⁹ Adolf Dillinger, August von Conraths (Hg.), Guide und Souvenir-Album der Wiener Weltausstellung 1873 (Wien 1873) 255.

¹⁵⁰ Ebd. 154.

¹⁵¹ Vgl. Johann Zapf, Die Wirtschafts-Geschichte Wien's unter der Regierung seiner kaiserl. und königl. apostolischen Majestät des Kaisers Franz Joseph I. (Wien 1888) 137.

¹⁵² Vgl. Pemsel, Wiener Weltausstellung, 19.

mit kaiserlicher Erschließung war der Prater als Ausstellungsgelände beschlossene Sache. Bemerkenswert ist hier, dass die Donauregulierungskommission erst 1868 über den endgültigen Regulierungsplan entschieden hatte, zur Zeit der Wahl des Praters also war die Ausgestaltung desselben noch unklar.¹⁵³ Das Gelände der Krieau war zu einem Drittel kaiserlicher und zu zwei Drittel hofärarischer Besitz, und die Generaldirektion wurde beauftragt, den Baumbestand zu erhalten. Die Strecke zwischen erstem und zweitem Rondeau der Hauptallee wurde 1866/67 in Notstandsarbeiten geplant und so konnte die Hauptallee in ihrer gesamten Länge am 1. Mai 1867 eröffnet werden.¹⁵⁴

So fördernd sich der von der Ausstellung begeisterte Kaiser erwies, so misstrauisch gab sich der österreichische Hochadel. Da die Ausstellung als Nährboden für politische Unruhen gefürchtet wurde, hielt man sich bei jeglicher Unterstützung nobel zurück.¹⁵⁵ Auch Bürgermeister Cajetan v. Felder und die liberale Gemeinde wollten sich finanziell nicht mehr als unbedingt notwendig engagieren. Der Bürgermeister zog es vor, sich „bei dieser dubiosen Unternehmung so passiv als tunlich zu verhalten“ und machte auch kein Geheimnis aus den Konflikten zwischen ihm und Baron Schwarz-Senborn, dem Generaldirektor der Weltausstellung, der „im Prater nach Belieben schaltete und waltete“.¹⁵⁶

Der ursprüngliche, urwüchsige und gerade dadurch Charme versprühende Wurstelprater war den Organisatoren der Weltausstellung aber zu „wild“ und nicht repräsentabel genug für das erwartete Publikum von Welt. Eine Verschönerung im Sinne von Ordnung und Symmetrie sowie Sauberkeit wurde in Gang gesetzt. Von „durchgreifender Zerstörung“ und einer „Kieselexplosion vulgo Prater“ berichtete die Tagespresse, und der Wurstelprater sei „so nobel zugerichtet und so vornehm ausgestattet“, dass sich das ehemals dort so gern gewesene Wiener Volk nun nicht mehr dorthin trauen würde.¹⁵⁷

Alte schäbige Buden wurden entfernt, womit Obdachlosen und Armen eine Unterstandsmöglichkeit genommen wurde, und auch „zweifelhafte Subjekte“ unter den Schaustellern mussten weichen. Mehr als 180 Hütten wurden erneuert oder überhaupt neu errichtet, ebenso begradigte man alte Wege und erbaute neue. Um stolze 100.000 Gulden wurde der Wurstelprater unter der Leitung des Architekten Lothar Abel „reguliert“, auch im Auftrag von Gemeinde und kaiserlichem Obersthofmeisteramt und nicht alleine auf Wunsch Schwarz-Senborns. Auf

¹⁵³ Vgl. Wilfried Posch, Weltausstellung 1873 – Was hat sie Wien städtebaulich gebracht? In: Erhard Busek (Hrsg.), Vision – Brücken in die Zukunft. Weltausstellung Wien-Budapest 1995 (Wien 1989) 35-56, hier 35f.

¹⁵⁴ Vgl. Karlheinz Roschitz, Wiener Weltausstellung 1873 (Wien/München 1989) 61.

¹⁵⁵ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 17.

¹⁵⁶ Felder, Erinnerungen, 208 und 325.

¹⁵⁷ Vgl. Hans Pemmer, Nini Lackner, Der Prater. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Wiener Heimatkunde, Wien 1974) 42f.

diesen richtete sich jedoch der Zorn der Presse und der Bevölkerung, die wenig Freude mit der Umwandlung zum – als zusätzliches Symbol wurde auch ein noblerer Name eingeführt – „Volksprater“ hatte.¹⁵⁸

Die umstrittene Verschönerung ging Hand in Hand mit einer Vergrößerung, so war die Anzahl der Praterhütten von 82 auf 187 und auch der Platzzins auf beinahe das Dreifache gestiegen.¹⁵⁹ Diese Teuerung und das Ausbleiben der Besucher führten zu einer finanziellen Krise vieler Praterunternehmer, einige Buden mussten in Folge der spärlichen Einnahmen noch am Ende der Weltausstellung abgebrochen werden. Auch hatte nach Meinung vieler Zeitgenossen der Wurstelprater zugunsten eines internationalen Gepräges mit der Regulierung seine „wienische Eigenart“ verloren.¹⁶⁰

Bei allen negativen Stimmen gab es aber auch positive, so sahen Dillinger und Conraths die Wurstelpraterregulierung als durchaus begründet und gelungen, denn die „rasch vollbrachte Metamorphose hat übrigens dem eigenthümlichen Praterleben nicht geschadet“.¹⁶¹

Als ideal erwies sich das Pratergelände im Nachhinein auch deshalb, weil man von hier aus die seit 1870 begonnenen Donauregulierungsarbeiten hervorragend beobachten konnte. So kam es auch, dass diese im Grunde selbst als Ausstellungsobjekt dienten, die über 13 Kilometer lange Baustelle wurde in der Gruppe „Bau- und Zivilingenieurwesen“ als solches auch angemeldet. Eine eigene Broschüre mit Übersichtsplänen wurde für die Besucher gedruckt, Maschinen, weitere Pläne und Baustelleneinrichtungen wurden vorgeführt. In der Ausstellungsstraße wurde sogar ein eigener Aussichtsturm gebaut, und auch von der Spitze der Rotunde konnte man das beeindruckende Werk aus der Vogelperspektive bewundern. Das Projekt fand großen Anklang bei Zuschauern und auch der Ausstellungsjury, die Donauregulierung erhielt von ihr ein Ehrendiplom.¹⁶²

In jedem Fall wurde die Weitläufigkeit des zur Verfügung stehenden Areals voll ausgenutzt. Mit einer Fläche von 2.330.631 m² war die Wiener Weltausstellung fünfmal so groß wie jene in Paris 1867. Neben den drei großen Hallen – der Industrie-, der Maschinen- und der Kunsthalle – wurden zahlreiche Pavillons aufgebaut, es entstand damit eine regelrechte Ausstellungsstadt. Die 950 Meter lange Industriehalle wurde durch die Rotunde unterbrochen, den Mittelpunkt der Ausstellung. Der mit einer Spannweite von 108 Metern damals größte Kup-

¹⁵⁸ Vgl. Roschitz, Weltausstellung 1873, 61.

¹⁵⁹ Vgl. Pemmer, Lackner, Der Prater, 43.

¹⁶⁰ Vgl. Bertrand Michael Buchmann, Der Prater. Die Geschichte des Unteren Werd (Wiener Geschichtsbücher Bd. 23, Wien 1979) 78.

¹⁶¹ Dillinger, Conraths, Guide und Souvenir-Album, 58f.

¹⁶² Vgl. Posch, Weltausstellung 1873, 36f.

pelbau der Welt sollte als neues Wahrzeichen Wiens erhalten bleiben, wurde von den Wienern jedoch verspottet und fiel 1937 einem Brand zum Opfer.¹⁶³ Es wird von 39.500 Einzelausstellern bzw. inklusive der an Kollektivausstellungen Beteiligten von insgesamt 53.000 Ausstellern berichtet.¹⁶⁴ Besonders für Wien waren die zahlreichen kulturellen und kulturhistorischen Präsentationen. Neben der Darstellung von Industrie, Handwerk und Technik waren auch Exponate der Bereiche Architektur, Lebenswelten, Einrichtung und Essen verschiedener Nationen zu bestaunen.¹⁶⁵

Doch um dies alles überhaupt zu ermöglichen, mussten die entsprechenden Bedingungen geschaffen werden, auch außerhalb des eigentlichen Weltausstellungsgeländes. Abgesehen von der Praterregulierung vollzog sich auch rundherum eine starke Veränderung und Entwicklung vor allem für den 2. Bezirk, die im Folgenden dargelegt wird.

2.6.3 Verbesserung der Verkehrserschließung

Auch wenn sich die allgemeine Ausstellungsbegeisterung der liberalen Kommunalverwaltung in Grenzen hielt, so stand sie dem Ausbau von Straßen und Brücken dennoch aufgeschlossen gegenüber, denn solche Maßnahmen waren laut Bürgermeister Felder ohnehin längst notwendig gewesen. Besonders das Ausstellungsgelände selbst wurde mit neuen Fahrwegen, Brücken und großen Wagenabstellplätzen erschlossen, Straßen wurden zum Teil neu trassiert. Zeugen davon sind noch heutige Straßennamen wie die Perspektivstraße neben dem Wurstelprater, die Zufahrtsstraße durch den Wurstelprater, die dann in die Südportalstraße einmündet sowie die und neben der Trabrennbahn liegende Nordportalstraße. Nicht zu vergessen sind die in Ausstellungsstraße umbenannte Schwimmschulallee wie auch die Rotundenallee, die als Verlängerung der Rotunden- (vorher Sophien-) Brücke quer durch den Prater führt. Die bis dahin in der Verwaltung der Bezirke liegende Straßenreinigung wurde im Ausstellungsjahr von der Gemeinde an ein Privatunternehmen übertragen.

Auch von den Brücken über den Donaukanal wurden einige repariert oder erneuert. Die hölzerne Augartenbrücke musste aus Sicherheitsgründen schon längst restauriert werden, konnte trotz aller Bemühungen aber nicht bis zur Eröffnung der Ausstellung fertiggestellt werden, sondern erst im Juni. Eine französische Firma führte eine neu entwickelte Eisenkonstruktion aus, die eindrucksvoll und prächtig war und für deren Oberbau allein etwa zwei Drittel des Budgets verwendet wurden. Ebenso wurde bei der reparaturbedürftigen Sophienbrücke vorgegangen, der Hauptverbindung zur Rotunde. Auch hier legte die Gemeinde hohen Wert auf

¹⁶³ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 35-37.

¹⁶⁴ Vgl. Karl Edmund Schimmer, Alt und Neu Wien. Geschichte der österreichischen Kaiserstadt (Wien/Leipzig 1904) 647.

¹⁶⁵ Vgl. Krasny, Auf Spurensuche, 55.

Architektur und dekorative Gestaltung, dementsprechend viel Geld floss erneut. Die Tegetthoffbrücke über den Wienfluss (ehemalige hölzerne Johannisbrücke) wurde desgleichen in Hinblick auf die Weltausstellung erneuert, und wieder gestaltete man einen noblen Anblick, hier mit weißgoldenen Farben. Die neue Brigittabrücke war zwar eher praktisch als ästhetisch angelegt, über diese führte dafür die neue Tramwaylinie zum Prater.¹⁶⁶ Dass die nun zu bauenden oder zu erneuernden Brücken als Ausstellungsobjekte angegeben wurden, war finanziell enorm vorteilhaft für die Gemeinde Wien, da die entsprechenden Zoll- und Frachtermäßigungen in Anspruch genommen werden konnten.¹⁶⁷

Das Lohnfuhrwerkswesen als eines der älteren Transportgewerbe erhielt durch die Weltausstellung einen erstaunlichen Aufschwung. Besonders im 2. Bezirk waren vor und während der Weltausstellung viele Fiaker, Einspänner, Stadtlohnwägen und Kleinfuhrwerke mit Schaulustigen und Besuchern unterwegs. Ein Erlass vom November 1872 brachte die Freigabe der Konzessionen mit sich und somit ein rasantes Anwachsen der angemeldeten Fuhrwerke. Die Standplätze in der Stadt wurden verdoppelt (auf 154), fünf neue Wagenabstellplätze wurden rund um das Ausstellungsgelände errichtet.¹⁶⁸ Auch die Zahl der Platzfuhrwerke stieg von 1.505 im Jahr 1871 auf schon 2.482 im darauffolgenden, und auf immerhin auf 2.723 im Weltausstellungsjahr 1873, um danach wieder zu sinken.¹⁶⁹ Auch wenn diese Zahlen für das gesamte Wiener Stadtgebiet galten, so ist das rasante Anwachsen vor und während der Weltausstellung nicht als Zufall zu bewerten und so kann rund um den Prater reger Verkehr angenommen werden.

Neben den Fuhrwerken trugen die Pferdeomnibusse die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs mit. Diese wurden größtenteils durch die Neue Wiener Omnibusgesellschaft, die 1873 in Hinblick auf die Weltausstellung aus der Vereinigung mehrerer Omnibusgesellschaften entstanden war, verwaltet. Ein Teil der über 50 Routen im Jahr 1873 wurde eigens zur Erreichung des Pratergeländes eingerichtet. Diese fuhren vom Südbahnhof, der Wieden, Margareten, dem Schwender, Gaudenzdorf, Gumpendorf, dem Opernring, dem Stephansplatz, der Mülkerbastei, dem Schottenfeld, der Josefstadt, Hernals und von Döbling in Richtung Prater- bzw. Weltausstellungsgelände ab.¹⁷⁰ Damit war der Großteil des Stadtgebietes abgedeckt und sogar etliche Vororte, alles strömte in den Prater. Die Zahl der Omnibusse erreichte 1873 ihr Maximum von 1.121 Stück, ein derartiges Ausmaß sollte nie mehr erreicht werden. Die Pfer-

¹⁶⁶ Vgl. Felber, Wien wird Weltstadt, 90.

¹⁶⁷ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 26.

¹⁶⁸ Vgl. Gröger, Wege in Wien, 20f.

¹⁶⁹ Vgl. Olegnik, Historisch-statistische Übersichten II, 43f.

¹⁷⁰ Vgl. Gröger, Wege in Wien, 16-20.

deomnibusse wichen zunehmend der aufstrebenden Pferdetramway bzw. späteren elektrischen Straßenbahn.¹⁷¹

In Bezug auf die Pferdetramway bestand die Gemeinde 1872 bei der WTG auf die Einrichtung zweier Strecken in den Prater, und so schloss die WTG einen Vertrag mit den Betreibern der Weltausstellung, der den genauen Linienverlauf beschrieb. Die eine Linie verlängerte jene über die Sophienbrücke, bog rechts ab und fuhr entlang der Jesuitenwiese, um dann wieder eine Kurve nach links zu machen und direkt in die Prater Hauptallee etwa beim heutigen Stadionbad zu münden. Die zweite Tramwaylinie fuhr vom Praterstern ab, wo sie mit der Verbindungsbahn in Berührung kam, um dann kurz auf der Lassallestraße zu bleiben, dann rechts abzubiegen und quer durch die Venediger Au zu fahren. Sie bog in die Ausstellungsstraße ein und fuhr dort bis zur Großen Feuerwerkswiese weiter.

So konnte man von der Endstation der ersten Linie zum Ostportal, von der zweiten Linie zum Westportal gelangen, jedenfalls wurde das Hauptportal nicht direkt angefahren. Dies mag seltsam erscheinen, wurden doch die beiden Strecken eigens für die Weltausstellung errichtet, hing aber mit den damaligen Plänen des Handelsministeriums über eine eventuelle Stadtbahn von der Schlachthausgasse durch den Prater bis direkt zum Hauptportal zusammen.¹⁷² Dass diese Stadtbahn jahrzehntelang nur diskutiert und nicht verwirklicht werden sollte, war damals noch niemandem bewusst, und so blieb das Ziel Hauptportal während der Ausstellung gänzlich den Lohnfuhrwerken und Pferdeomnibussen vorbehalten.

Anfang Mai konnten die beiden genannten Strecken sowie eine dritte von der Alserbachstraße über die Wallensteinstraße und weiter in die Nordbahnstraße zum Praterstern, die eine Verbindung zur genannten Linie Richtung Feuerwerkswiese darstellte, eröffnet werden. Schon ein Jahr später aber wurden die Linie von der Sophienbrücke durch den Prater und auch der Teil der Strecke, der von der Schwimmschulallee rechts durch die Venediger Au führte, mangels Nachfrage wieder eingestellt.¹⁷³

Die Gleislänge der Pferdetramway war ab den 1860er Jahren ohnehin einer stetigen Steigerung unterworfen, die im Wesentlichen bis über die Jahrhundertwende nicht abbriss. Von 1872 auf 1873 vergrößerte sich das Straßenbahnnetz aber doch sehr sprunghaft von 48,64 Kilometern auf 84,90 Kilometer. Auch die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich auf 31,119.110 im Weltausstellungsjahr (nur Fahrten der WTG) im Vergleich zu 18,811.761 ein Jahr zuvor. Berechnet auf die damalige Stadtbevölkerung ergab sich so ein Anstieg von 30,14 Fahrten je

¹⁷¹ Vgl. Olegnik, Historisch-statistische Übersichten II, 43f.

¹⁷² Vgl. Gröger, Wege in Wien, 28f.

¹⁷³ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 27 und Czeike, Historischer Atlas, 2.5.2/1

Bewohner im Jahr 1872 auf 49,19 Fahrten im Jahr 1873, 1874 fielen die durchschnittlichen Fahrten je Bewohner und Jahr auf 35,24 zurück.¹⁷⁴ Hier ist jedoch zu bedenken, dass ein Teil der Straßenbahnfahrten auf fremde Weltausstellungsbesucher entfiel, die Fahrten pro Bewohner sind damit nur als Vergleichswert anzusehen. Sowohl bei der Gleislänge, noch mehr aber bei den Fahrgästen und den Fahrten je Bewohner kann angenommen werden, dass ein beträchtlicher Teil dem 2. Bezirk zufiel. Millionen Menschen wollten dieses Spektakel miterleben und sich selbst eine Meinung dazu bilden, Fremde wie Einheimische. Der starke Anstieg beim Verkehrsmittel Pferdetramway zeigt, dass diese zum Erreichen der Ausstellung auch intensiv genutzt wurde.

Die ab 1859 für die gesamte Strecke vom Südbahnhof zum Nordbahnhof freigegebene Verbindungsbahn erhielt im Zuge der Weltausstellung einen neuen Anfangspunkt in Meidling, damit man schon beim Südbahnhof auf die Tiefbahnstrecke übergehen konnte. Sie wurde im Zuge des neu gebauten Staats- bzw. Ostbahnhofes neu trassiert und konnte in dieser Form 1873 dem Verkehr übergeben werden. Am Praterstern wurde für die Weltausstellung eine neue Station für den Personenverkehr der Verbindungsbahn geschaffen, diese benutzte man auch für die Strecke Prater – Hauptzollamt – Westbahnhof.¹⁷⁵

Für die Materialzufuhr zum Ausstellungsgelände wurde eine eigene Zubringerbahn vom Kaiser-Ferdinands-Nordbahnhof eingerichtet, die „Weltausstellungsbahn“. Die Gleise führten direkt zum hinter der Maschinenhalle gelegenen Ausstellungsbahnhof, sie wurden nach der Weltausstellung wieder abgetragen. Ebenso wurde die für den Personenverkehr zuständige Linie der Verbindungsbahn mit Haltestelle Praterstern noch im Sommer 1873 eingestellt.¹⁷⁶

Bei dem ohnehin während der Gründerzeit florierenden Bahn- und Bahnhofsbau sind in Zusammenhang mit der Weltausstellung der Nordwestbahnhof sowie der Südbahnhof herauszustreichen. Die Nordwestbahn wurde 1872 dem Verkehr übergeben, das Bahnhofsgebäude wurde im Ausstellungsjahr neu eröffnet. Auch das Aufnahmegebäude des Südbahnhofes wurde erneuert, wobei hier sogar eine mechanische Versenkungsvorrichtung für den Transport des Gepäcks von der Halle in das Erdgeschoß eingebaut wurde. Der dem Weltausstellungsgelände am nächsten liegende und damit wichtigste Zubringerbahnhof für die Besucher war der Nordbahnhof, dessen imposantes Gebäude schon 1865 fertiggestellt worden war.¹⁷⁷

¹⁷⁴ Vgl. Olegnik, Historisch-statistische Übersichten II, 50f.

¹⁷⁵ Vgl. Gröger, Wege in Wien, 16 und Felber, Wien wird Weltstadt, 87.

¹⁷⁶ Vgl. Felber, Wien wird Weltstadt, 87 und Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 26.

¹⁷⁷ Vgl. Eva Offenthaler, Die Wiener Bahnhöfe. In: Peter Csendes, András Sipos (Hg.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Budapest/Wien 2003) 141-150, hier 143-148.

Der Donaukanal galt als bedeutender Zubringer für Weltausstellungsbesucher und natürlich auch als Verkehrsweg im Zuge der Vorbereitungsarbeiten. Die DDSG, die sich schon lange für eine Verbesserung der Schiffbarmachung dieses Donauarmes eingesetzt hatte, setzte große Hoffnungen in die Weltausstellung als Impuls für diverse Verbesserungen. Auch eine Vorführung ihrer Leistungsfähigkeit und einen damit verbundenen Prestigegewinn erwartete sich die DDSG, und so wurde die Einführung eines Linienschiffverkehrs auf dem Donaukanal in Angriff genommen. Zuvor mussten aber noch einige Missstände beseitigt werden, darunter die „Waschschiffe“, die „Fischgeschirre“ und die Pferdeschwemmen. Die letzten beiden Übel wurden durch den Bau einer Fischhalle sowie durch Pumpmaschinen als Ersatz beseitigt. Ab 30. März 1873 verkehrten an Sonn- und Feiertagen die sogenannten „Dampfomnibusse“ zwischen der Sophienbrücke und dem Karlskettensteg und von dort weiter über Nußdorf und Lang-Enzersdorf nach Korneuburg. Während der Weltausstellung fuhren sie täglich, es gab einen fixen Fahrplan und Haltestellen bei allen Donaukanalbrücken und beim Kahlenbergerdorf als Anschluss an die damals errichtete Drahtseilbahn. Die kleinen Lokaldampfer, auch *bateaux mouches* genannt, hatten ein gleiches Vor- und Achterschiff und Rudereinrichtungen an beiden Enden, wodurch das Stromauf- und Stromabwärtsfahren ohne zu wenden möglich war. Leider wurden die Erwartungen zu hoch gesteckt und der Lokalverkehr auf dem Donaukanal noch 1873 eingestellt, die Boote blieben aber für den Einsatz auf der „großen“ Donau erhalten.¹⁷⁸

Summa summarum wurden eine Menge Verbesserungen zur Verkehrserschließung des Pratergeländes und des gesamten 2. Bezirkes in den Jahren vor und während der Weltausstellung unternommen. Ein beträchtlicher Teil davon – Pferdeomnibus-, Pferdetramwaylinien, die Weltausstellungsbahn, die Dampfomnibusse auf dem Donaukanal – wurde aber nach Ende der Exposition oder sogar währenddessen wieder abgetragen, da auch die erwarteten Besucherzahlen und somit die Auslastung unter den Erwartungen blieben. Dies sollte aber nicht bedeuten, dass die Entwicklung im Bereich Verkehr völlig rückgängig gemacht wurde, die verbesserten und erneuerten Straßen, Brücken wie auch die nicht abgetragenen Tramwaylinien und Gleise hatten ihre Wirkung für eine fortwährende Verkehrserschließung des Bezirksgebietes nicht verfehlt.

¹⁷⁸ Vgl. Jutta Pemsel, Die „Dampfomnibusse“ auf dem Donaukanal zur Zeit der Wiener Weltausstellung 1873. In: Marine – Gestern, Heute. Nachrichten aus dem Marinewesen, 9. Jg., H 3 (Wien 1982) 81-83.

2.6.4 Hotellerie und Gaststätten

Der Bauboom, der damals die ganze Stadt erfasste, lässt sich zahlenmäßig gut an den genehmigten Neu-, Um- und Zubauten ablesen, die ab 1871 sprunghaft anstiegen. Der Höhepunkt war 1872 – mitten in der Vorbereitungsphase für die Weltausstellung – mit 906 erreicht, im Gegensatz zu nur 488 Bauvorhaben im Jahre 1870. In ganz Wien versuchte man sich auf den erhofften Besucheransturm vorzubereiten, war doch die Hotellerie damals noch wenig ausgebaut und verglichen mit London oder Paris unter westeuropäischem Standard. Neben den Gaststätten wurden auch Privatwohnungen umgebaut und während der Weltausstellung vermietet.¹⁷⁹ Im 2. Bezirk wurden das Hotel „Stephanie“ sowie das Hotel zum „Goldenen Lamm“ um- bzw. ausgebaut.¹⁸⁰ Neu errichtet wurde das Hotel „Donau“, das direkt beim Nordbahnhof lag und somit eine strategisch außerordentlich günstige Lage für Weltausstellungsgäste hatte. Geplant waren 560 Gästezimmer, um rechtzeitig für die Eröffnung der Weltausstellung fertig zu werden, beließ man es aber schlussendlich bei 280 Zimmern. Der spekulative Charakter vieler damals konstruierter Bauten und die geringe Auslastung führten dieses und andere neu gebaute Hotels schnell in die Krise, sodass sie in der Folge zu Behördenzwecken verwendet wurden. In das Donau zog etwa bald nach dem Börsenkrach die Staatsbahndirektion ein.¹⁸¹

Zusammenfassend verbesserte sich das Niveau der Hotels und Gaststätten in ganz Wien und damit auch im 2. Bezirk für die Weltausstellung zwar, besonders aber von den neu gebauten Luxushotels konnten nicht alle weiterbestehen. Dies war zu einem großen Teil dem Börsenkrach und der folgenden Wirtschaftskrise geschuldet, aber auch den zu hohen Erwartungen und letztlich schlechtem Start während der Weltausstellung selbst.

2.6.5 Resümee der Wiener Weltausstellung – Enttäuschung und Wirtschaftskrise

Die Ausstellung begann euphorisch: „Der Ruf, der von hier aus ergangen, ward allerwärts gehört und beantwortet. [...] Wien wird von ihr (der Ausstellung) eine Menge guter und nützlicher Antriebe empfangen, deren Wirkungen bis in die äußersten Spitzen dieses Reiches nachzittern werden“¹⁸², schrieb die Neue Freie Presse am 1. Mai, dem Eröffnungstag. Der Kredit von 6 Millionen Gulden, der 1871 vom Staat zur Verfügung gestellt wurde, musste 1873 um weitere 9,7 Millionen erhöht werden. Statt den erhofften 10 oder sogar 20 Millionen Besuchern konnten nur gut 7 Millionen registriert werden, die meisten am Schlusstag

¹⁷⁹ Vgl. Entwicklung der Stadt Wien 1848 bis 1888, 8.

¹⁸⁰ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 31.

¹⁸¹ Vgl. Czeike, Historisches Lexikon Wien, Bd. 3, 274.

¹⁸² Neue Freie Presse, 1. Mai 1873, 1.

(2. November) mit 139.000 Schaulustigen. Finanziell war die Ausstellung ein klarer Misserfolg, das Defizit von 15 Millionen Gulden trug allein der Staat.¹⁸³

Gründe für den geringen Besuch gab es mehrere. Der ganze Boom rund um die Weltausstellung basierte teilweise auf reiner Spekulation, schon kurz nach der Ausstellungseröffnung kam es am 9. Mai schließlich zum Börsenkrach. Außerdem schreckten die exorbitant hohen Hotel- und Gaststättenpreise sowie eine Choleraepidemie, die in Wien 3.000 Todesopfer forderte, viele von einem Besuch ab.¹⁸⁴ Das Ereignis Weltausstellung wurde im Allgemeinen und besonders auch von der Tagespresse als Misserfolg und Fehler deklariert, der Schatten des Börsenkrachs und der Wirtschaftskrise legte sich über das gesamte Projekt. Generaldirektor Schwarz-Senborn wurde in ungerechter und übertriebener Weise dafür verantwortlich gemacht, dass finanziell anstatt des Geldregens ein Desaster eingetreten war. Auch das Volk war enttäuscht und frustriert, schließlich fiel die Teuerungswelle am stärksten auf die Bevölkerung zurück.

Auch wenn der Verlauf der Weltausstellung nicht wie erwartet vor sich ging, so machte Wien seinem Ruf als Kulturstadt doch alle Ehre. Unzählige offizielle und private Veranstaltungen, Theateraufführungen, Konzerte, Opernvorstellungen und Bälle reihten sich aneinander. Den Höhepunkt bildete das „Weltausstellungsfest“ am 22. August im Ausstellungsrayon mit 100.000 Besuchern inklusive dem Kaiser höchstpersönlich. Auch das Kaffee Sperl in der Leopoldstadt und das eigens im Prater errichtete „Internationale Weltausstellungs-Café und Restauration Chantant“, das oft Weltausstellungsbälle veranstaltete, erfreuten sich großer Beliebtheit.¹⁸⁵

Erwähnung soll hier auch noch das 1873 zwischen Holzhausergasse und Kleiner Stadtgutgasse erbaute „Römische Bad“ finden. Es wurde anlässlich der Weltausstellung erbaut, konnte aber erst am 18. August und damit erst lange nach dem 1. Mai eröffnet werden. Es galt als sehr schön und modern, illustre Gäste wie Kaiser Franz Joseph selbst oder auch der Schah von Persien sollen zu den bis zu 2.000 Besuchern täglich gezählt haben.¹⁸⁶

¹⁸³ Vgl. Zapf, Wirtschafts-Geschichte Wien's, 137-139.

¹⁸⁴ Vgl. Peter Eigner (Hrsg.), Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. 175 Jahre Wiener Städtische Versicherung (Wien 1999) 77f.

¹⁸⁵ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 83-85.

¹⁸⁶ Vgl. Feichtenberger, Unsere Bäder, 25.

2.6.6 Was blieb dem 2. Bezirk von der Weltausstellung 1873?

Was blieb von der Wiener Weltausstellung? Die Rotunde, anfangs beschimpft und missachtet, blieb erhalten und wurde bald zum zweiten Wahrzeichen Wiens. Die Maschinenhalle wurde an die Stadt verpachtet und zum städtischen Lagerhaus umfunktioniert, die übrigen Hallen und Pavillons wurden abgetragen. Die einzigen heute noch stehenden Gebäude der Weltausstellung sind die *Pavillons des amateurs*, die von der Akademie der Bildenden Künste als Bildhauerateliers genutzt wurden und werden. Der nördliche Pavillon wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, jedoch in den gleichen Dimensionen wieder aufgebaut. Streng gesehen ist somit das einzige Originalgebäude von damals der südliche Pavillon, der sich zwischen Trabrennbahn und Stadion befindet. Die Anlage der Wege und Straßen stammt ebenso von damals. Auch der Konstantinhügel südlich der Praterhauptallee stellt ein Erinnerungsstück dar, da er mit dem Aushubmaterial der Rotunde aufgeschüttet worden war. Das Pratergelände wurde ab 1873 regelmäßiger Ort internationaler Ausstellungen und Messen.¹⁸⁷ Schon 1874 wurde in der Rotunde wieder eine Ausstellung des Handelsministeriums abgehalten, es folgten Märkte, Wohltätigkeitsfeste und diverse andere Ausstellungen und Feste. Eine internationale „Elektrische Ausstellung“ fand etwa 1883 statt, 1890 die Land- und Forstwirtschafts-Industrie-und-Kunst-Ausstellung und 1892 eine Musik- und Theaterausstellung, um nur einige zu nennen.¹⁸⁸

So schlimm die finanzielle Lage nach der Weltausstellung auch gewesen sein mag, für den 2. Bezirk und dessen – besonders infrastrukturelle – Entwicklung bedeutete sie einen enormen Impuls, der vieles beschleunigte. Der Bezirk wurde durch die anstehende Ausstellung neben der sich noch voll in Bau befindlichen Ringstraße in den Fokus der ganzen Stadt gerückt. Hier würde sich schließlich von Mai bis November 1873 alles abspielen, und hier würden die Ausstellungsgäste hinfahren, wohnen und sich aufhalten. Von dort musste aber auch der einwandfreie Zugang zu den Bahnhöfen und besonders auch zum Stadtzentrum gewährt werden, wodurch das Verkehrsnetz im 2. Bezirk enorm ausgebaut wurde. Auch wenn einige Verbindungen im Nachhinein aufgrund der geringen Besucherzahlen wieder eingestellt wurden, so war die Basis für ein gut ausgebautes Verkehrssystem geschaffen worden, besonders durch den neu hinzugekommenen Nordwestbahnhof und der sich allmählich ihrem Ende zuneigenden Donauregulierung.

¹⁸⁷ Vgl. Pemsel, Die Wiener Weltausstellung, 86-88.

¹⁸⁸ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 219f.

2.7 Der Prater – Garten des 2. Bezirkes

Der Wiener Prater war schon im 19. Jahrhundert auch außerhalb der Stadt berühmt, er kann zu ihren Wahrzeichen gezählt werden. Ihn als einfachen Park zu beschreiben, wäre zu simpel, war er doch immer schon eine ganz eigene Kombination von Erholung einerseits und Belustigung andererseits. Dieser Ort war den Wienern sehr lieb, und so verfolgte man gespannt jegliche Veränderung oder neue Attraktion.

2.7.1 Der „Wurstelprater“ oder Volksprater

An Vergnügungen bot der Wurstelprater Ringelspiele, „Hutschen“, Kegelbahnen, Schaukeln, Haspeln, Ballspielgelegenheiten, Puppentheater, gastierende Theatergruppen sowie Podien mit Artisten und andere Schaustellerhütten. Für Einkehrmöglichkeiten sorgten Wirtshäuser, das sogenannte Erste, Zweite und Dritte Kaffeehaus, später kamen neue spektakulärere Attraktionen wie ein Wachsfigurenkabinett hinzu.

Der Wurstelprater erfuhr im Betrachtungszeitraum seine prägendste Veränderung mit der Regulierung vor der Weltausstellung, die bereits im Detail geschildert wurde und vom Wiener Volk nicht unbedingt gutgeheißen wurde. Nach einer kurzen Krise erholte sich der Wurstelprater wieder, die Elektrizität brachte neue Attraktionen wie die Grotten-, Geister- und Hochschaubahn. 1883 verkehrte anlässlich der Elektrischen Ausstellung eine 1,5 km lange, zu den ersten elektrisch betriebenen zählende Bahn durch den Wurstelprater, auf dieser Strecke fuhr später die Liliputbahn.¹⁸⁹

Ganz in der Nähe des Wurstelpraters und am Beginn des Praters befand sich ein kleiner Park, der ab dem Ende des 18. Jahrhunderts höfischer Besitz war und dem Kaiser als Erholungsort diente, der „Kaisergarten“. Durch die Nähe zum für die Allgemeinheit zugänglichen Vergnügungszentrum Prater verlor der Hof bald das Interesse an diesem Garten.¹⁹⁰ 1891 kaufte eine englische Gesellschaft das Areal, und der von da an „Englische Garten“ wurde für artistische Darbietungen genutzt. 1895 schließlich eröffnete der damalige Pächter des Englischen Gartens Gabor Steiner seine Ausstellung „Venedig in Wien“, die eine Nachbildung der italienischen Stadt mitsamt ihren Kanälen und Palazzi war. Auch Pavillons und Restaurants für die Verpflegung und Ballett- und Gesangseinlagen wie auch Marionettentheater für die Unterhaltung wurden geboten. Wie in Venedig selbst, konnte man auf der 8.000 m² großen Wasserfläche sogar mit der Gondel fahren. Mehr als zwei Millionen Menschen wollten sich das Spektakel im Eröffnungsjahr nicht entgehen lassen. Der anfängliche Erfolg mäßigte sich aber bald,

¹⁸⁹ Vgl. ebd. 105-111.

¹⁹⁰ Vgl. ebd. 155f.

und man versuchte mit den Nachbildungen anderer Städte das Publikum zu locken, wobei besonders die „Elektrische Stadt“ 1903 viel Aufsehen erregte.¹⁹¹

1897 wurde eine bis heute als Wahrzeichen Wiens geltende Sehenswürdigkeit eingeweiht, das von Ingenieur Hitchens für die Londoner Firma Basset gebaute Riesenrad. Jeder wollte einmal eine Fahrt und den damit gebotenen Ausblick über Wien erleben, der Reingewinn im ersten Jahr betrug stolze 80.000 Gulden.¹⁹²

Der Wurstel- oder Volksprater veränderte sich im Laufe der Zeit zwar hinsichtlich seiner Aufmachung und Attraktionen, er blieb aber bis heute eine viel besuchte Unterhaltungsstätte für die Wiener wie auch für Fremde.

2.7.2 Der „grüne Prater“

Der grüne Prater, diese am Rand der Stadt und vor den Donauauen liegende Au- und Waldlandschaft, wurde um 1558 von Kaiser Maximilian I. zum kaiserlichen Jagdgebiet ernannt, 1765 öffnete Kaiser Joseph II. den Prater für das Volk. Bald darauf siedelten sich Kaffeesieder und Wirte an, die Hauptallee wurde zum Korso der Wiener, die Praterlandschaft rundherum zu deren „Spielwiese“.¹⁹³

Die Geschichte der Hauptallee geht bis ins 16. Jahrhundert zurück, als Kaiser Ferdinand I. 1537/38 eine Schneide von knapp 5 Kilometern durch den Prater legen ließ. Sie bestand aus zwei vom Heustadelwasser getrennten Teilstücken, erst 1866/67 wurde im Zuge von Notstandsarbeiten dieser Teil des Donauarmes abgeschnürt und das mittlere Stück eingesetzt. Die Hauptallee begann am Fugbach – ein kleiner Donauarm, der vom Tabor über den Praterstern zum Schüttel und dann in den Donaukanal floss¹⁹⁴ –, über den eine kleine Brücke auf die „Praterinsel“ führte. Das Ende der Hauptallee bildet das Lusthaus, dessen Lusthauswasser ein Überrest des ehemaligen Verlaufs des Wiener Armes ist.¹⁹⁵

Besonders auch für Sport bot das Praterareal die ideale Gelegenheit, etwa für den von der Simmeringer Heide in die Freudenau übersiedelten Reitsport. Die dort liegende und 2.800 Meter lange Rennbahn wurde vom 1866 gegründeten Jockeyklub genutzt. 1873 wurde der Wiener Trabrennverein ins Leben gerufen, damals war die Hauptallee Schauplatz der Rennen. Ab 1878 übernahm diese Funktion die neu gebaute Trabrennbahn gleich neben der

¹⁹¹ Vgl. Buchmann, Der Prater, 78f.

¹⁹² Vgl. Pemmer, Lackner, Der Prater, 153.

¹⁹³ Vgl. Renate Banik-Schweitzer (Hrsg.), Wien wirklich. Der Stadtführer (Wien 1992) 190f.

¹⁹⁴ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 251f.

¹⁹⁵ Vgl. Buchmann, Der Prater, 58.

Rotunde. Die Rennen waren so beliebt, dass die Zahl der Renntage von zwei im Jahr 1878 auf zwölf 1888 und 25 im Jahr 1898 stieg.¹⁹⁶

Unterhaltung bot nicht nur der Wurstelprater, Vergnügungsmöglichkeiten für die Wiener boten auch Feuerwerke, Tierschauen, Zirkusse oder Varietés. Die Feuerwerke wurden schon ab den 1770er Jahren auf der nach ihnen benannten Feuerwerkswiese – die spätere Ausstellungsstraße hieß bis 1874 auch Feuerwerksallee – von Georg Stuver und später von seinen Nachkommen veranstaltet. Sie zogen immer viele Schaulustige an, obwohl die Witterung es oft gar nicht gut mit den Feuerwerken meinte. Auch Luftschiffahrten waren ein Publikumsmagnet, bedauerlicherweise glückten sie nicht immer, und es passierten mehrere Unfälle. Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Schauflüge sogar mit artistischen Darbietungen kombiniert.¹⁹⁷

Besonders spektakulär waren auch die im Prater stattfindenden Kaiserfeste, beginnend 1854 mit jenem anlässlich der Heirat Kaiser Franz Josephs mit Elisabeth, an dem 200.000 Menschen teilnahmen. 1879 folgte ein weiteres, noch größeres Kaiserfest zur Silberhochzeit des Kaiserpaares und 1881 eines zur Feier der Vermählung des Kronprinzen Rudolf. Zusätzlich zu den genannten wurde ab 1863 jährlich Mitte August zum Geburtstag des Kaisers ein Volksfest im Prater abgehalten.¹⁹⁸

Auch die Maifahrt zählte zu den traditionellen Praterfesten. Seit 1. Mai 1854 fand alljährlich eine festliche Auffahrt von bunt geschmückten Wagen an diesem Tag statt, an der auch der Kaiser teilnahm. Für den 1. Mai 1890 hatte die Zweite Arbeiterinternationale zu einer Manifestation u. a. auch in Wien aufgerufen, bei der die Reduzierung der Arbeitszeit von zwölf oder sogar vierzehn Stunden auf acht Stunden gefordert wurde. Die noch junge Sozialdemokratische Arbeiterpartei Österreich schloss sich dem Aufruf bereitwillig an, Arbeiter in ganz Österreich legten ihre Arbeit nieder, und über 100.000 zogen am 1. Mai durch den Prater. Die Behörden hatten Krawalle und Ausschreitungen befürchtet und das Militär in Bereitschaft versetzt, am Ende verlief die Demonstration aber völlig ruhig und unproblematisch. Der 1. Mai wurde ab damals zum Kampftag der Arbeiterbewegung und 1919 sogar zum Feiertag, der Prateraufmarsch wurde bis zum Zweiten Weltkrieg beibehalten.¹⁹⁹

Der Prater war und blieb ein wesentliches Erholungs- und Vergnügungszentrum für die Wiener Bevölkerung und eine einmalige Sehenswürdigkeit für Fremde. Diese Rolle kam ihm auch

¹⁹⁶ Vgl. Pemmer, Lackner, Der Prater, 44f.

¹⁹⁷ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 111-114.

¹⁹⁸ Vgl. Pemmer, Lackner, Der Prater, 132f.

¹⁹⁹ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 115-117.

schon im 19. Jahrhundert zu, als das Programm für die Freizeitgestaltung für den einfachen Bürger oder Arbeiter noch eher begrenzt war. Dennoch zeigte sich besonders hier die jeweilige Mode an Unterhaltungen, seien es kuriose zur Schau gestellte Dinge oder exotische Tiere, Wachsfigurenkabinette, Marionettentheater, Harfenisten, Zauberer oder Luftschiffe. Hier konnte man sich die neueste Art der Vergnügung zuführen, um später begeistert davon zu berichten oder es als Unsinn abtun zu können. In jedem Fall wusste man in Wien, was im Prater gerade los war, und gab es etwas zu feiern, so tat man es hier. Doch auch über die Grenzen Wiens und der Monarchie hinaus war der Prater bekannt, schon in Goethes Faust heißt es „hier ists so lustig wie im Prater“. Damit leistete der Prater immer schon einen wesentlichen Beitrag zur Identität des ganzen 2. Bezirkes, nahm er doch nicht nur viel Raum ein, sondern wertete den Bezirk mit seinem breit gefächerten Angebot an Vergnügungen als Ganzes auf.

Die Ansammlung großer Menschen und der lustige und lockere Charakter des Praters lockten jedoch auch zwielichtige Gestalten an, die umherziehenden und auf Gelegenheiten lauenden Taschendiebe waren berüchtigt. Die sich hier konzentrierende Kriminalität konnte trotz intensiver Polizeikontrollen nie vermieden werden, zu viele Möglichkeiten und Winkel gab es, um der Obrigkeit zu entkommen. Auch Hausierer und Bettler wurden als Problem des Praters und seiner Umgebung – zum Leidwesen der Leopoldstädter Bevölkerung – wahrgenommen, aber auch Mord und Totschlag kamen regelmäßig vor.²⁰⁰ Die unübersichtliche Struktur und die versteckten Plätze des Praters waren mit dem Einbruch der Nacht auch ein bevorzugtes Gebiet für die Prostitution, denn hier mangelte es weder an Klientel, noch an Möglichkeiten, nicht gesehen zu werden. In der Nacht kehrte somit keinesfalls Ruhe in den Prater ein, lediglich das Publikum und die Art der Unterhaltung änderten sich. Diese „kriminelle Aura“ machte der Bevölkerung auch zu schaffen, sie schien jedoch – und dies ist bis heute so – zum tagsüber positiven und heiteren Praterbild unweigerlich dazuzugehören.

²⁰⁰ Vgl. Pemmer, Lackner, Der Prater, 36.

3. BEVÖLKERUNGS- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

In diesem Untersuchungsbereich veränderte sich der 2. Bezirk ähnlich stark wie im Bereich der Infrastruktur bzw. hingen einige der Entwicklungen direkt zusammen. Wie in ganz Wien war auch im 2. Bezirk ein sehr großes Bevölkerungswachstum zu vernehmen, hier machte er nicht nur keine Ausnahme, er gehörte sogar zu den am stärksten wachsenden Bezirken. Ein Teil dieses Bevölkerungswachstums wurde durch eine starke Zuwanderung verursacht, die durch die Lage beim Nordbahnhof und später Nordwestbahnhof hier besonders hoch war, denn viele Immigranten ließen sich gleich in der Nähe des Ankunftsbahnhofes nieder. Unter diesen Zuwanderern wiederum waren viele Juden, von denen sich der Großteil im 2. Bezirk konzentrierte, was ihn zum jüdischen Zentrum Wiens machte. Auffällig ist in dieser Periode der soziale Abstieg, den der 2. Bezirk aufgrund mehrerer Faktoren erlebt, eine Entwicklung, die im Gegensatz zum Befund einer sozialen Aufwertung der Innenbezirke steht. War er um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch ein sehr nobler Bezirk, so verschlechterte sich seine soziale Position nach und nach und machte ihn bis zur Jahrhundertwende zu einem sozial durchmischten Bezirk. Die Entwicklungen der einzelnen Bereiche in Bezug auf Bevölkerung und Besiedlung sowie die wesentlichen Faktoren für diesen sozialen Abstieg sollen im Folgenden untersucht werden.

3.1 Bevölkerungszahlen und Wachstum

Die Entwicklung der Bevölkerung Wiens wird von Andreas Weigl in drei Phasen unterteilt, jene des vormodernen, des explosiven und des moderaten Wachstums. Die erste Phase vollzog sich vom Hochmittelalter bis ins ausgehende 18. Jahrhundert mit knapp einprozentiger jährlicher Wachstumsrate. Das explosive Wachstum fällt genau in den Betrachtungszeitraum dieser Arbeit und reicht vom Vormärz bis etwa 1900, darauf folgt schließlich die moderate Wachstumsphase bzw. Schrumpfungsraten im 20. Jahrhundert.

Explosiv bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Population Wiens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von 516.000 im Jahr 1857 auf 726.000 1880 und 1.675.000 im Jahr 1900 stieg. 1910 wurde sogar die 2-Millionengrenze (2.031.000) überschritten, dieses Höchstmaß wurde bis heute nicht wieder erreicht.²⁰¹ Damals wurde die in Wien anwesende Bevölkerung für den Gebietsstand zum Zeitpunkt der jeweiligen Volkszählung erfasst. Sie hatte sich folglich von 1857 bis zur Jahrhundertwende mehr als verdreifacht und bis 1910 fast vervierfacht. Alleine von 1880 bis 1890 (1.365.000) kann man beinahe von einer Verdopplung sprechen.

²⁰¹ Vgl. Die Wiener Bevölkerung in den letzten Jahrhunderten. In: Statistische Mitteilungen der Stadt Wien 4 (Wien 2000) 6-34, hier 8f.

Verantwortlich für diesen extremen Anstieg war zum einen die Eingemeindung der Vororte 1890, die auch eine entsprechende Anzahl an Bewohnern miteinschloss. Zusätzlich zu den Eingemeindungen ist die starke Zuwanderung, die Wien als aufstrebender Industriestadt in dieser Periode zuteil wurde, für das starke Bevölkerungswachstum verantwortlich zu machen. Nun ist zu überprüfen, wie sich die Bevölkerungsentwicklung im 2. Bezirk in diesem Zeitraum verhielt und welche Besonderheiten sich ergaben.

Tabelle 2: Bevölkerung des 2. Bezirkes (Leopoldstadt und Brigittenau) 1857-1910

	1857	1869	1880	1890	1900	1910
2. Bezirk	56.016	84.477	118.577	158.374	144.365	167.266
nur 20. Bezirk					71.445	101.326
zusammen	56.016	84.477	118.577	158.374	215.810	268.592
Veränderung		50,8%	40,4%	33,6%	36,3%	24,5%

Quelle: Olegnik, Historisch-statistische Übersichten von Wien, I. Teil, 59.

Wieder beziehen sich die Zahlen der Volkszählungen auf die anwesende Bevölkerung und auf den Gebietsumfang zum Zeitpunkt der jeweiligen Volkszählung. Obwohl ab 1900 die Brigittenau als eigenständiger Bezirk gegründet wurde und deshalb ab dann für sie eigene Bevölkerungszahlen erhoben wurden, wird für die Gesamttendenz noch das Gebiet der Leopoldstadt und der Brigittenau gemeinsam als Berechnungsgrundlage dienen. Um die Tendenz bis kurz nach der Jahrhundertwende weiter zu veranschaulichen, werden auch die Daten für das Jahr 1910 noch angegeben. Das Wachstum von 1857 bis 1869 war mit 50 % am höchsten, jedoch blieb auch danach das Wachstum bei über 30 %, nach der Jahrhundertwende bei 25 %. Ein noch größeres Wachstum wies bis 1890 nur der 10. Bezirk auf, etwas darunter lagen der 3., 5. und 9. Bezirk. Nach der Eingemeindung der Vororte zeigte sich in den folgenden zwanzig Jahren bis 1910 vor allem auch in diesen ein starker Populationsanstieg.²⁰²

Insgesamt gesehen hatte sich die Einwohnerzahl von Leopoldstadt und Brigittenau zusammen von 1857 bis 1900 beinahe vervierfacht (385%) und bis 1910 sogar fast verfünffacht (479 %). Damit übertrumpfte dieses Bevölkerungswachstum jenes des gesamten Stadtgebietes, was die Stellung des 2. Bezirkes als einen der am stärksten wachsenden Bezirke in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erklärt. Die Innere Stadt schrumpfte durch die Wohnbevölkerung verdrängende Tertiärisierung ohnehin seit etwa 1880, bis 1910 etwa um 15.000 Personen.

²⁰² Vgl. Andreas Weigl, Demographischer Wandel und Modernisierung in Wien. Kommentar zum Historischen Atlas von Wien (Wien 2000), Tabelle 9, 95.

Auch in einem Teil der Innenbezirke verringerte sich ab den 1850er und 1860er Jahren das Wachstum zunehmend, besonders in den mittelständischen Bezirken 6-9. Der zum Nobelbezirk avancierende 4. Bezirk stagnierte ebenfalls, wohingegen der 5. Bezirk als proletarischer Teil der Wieden deutlich an Einwohnern zunahm. Proletarisiert wurden auch der Erdberger Teil des 3. Bezirkes sowie Randflächen des 9. Bezirkes, der aber insgesamt als überwiegend bürgerlicher Bezirk angesehen werden muss. Diese Proletarisierung erfasste eben auch den 2. Bezirk im Zuge des nach der Donauregulierung einsetzenden Industrialisierungsschubes, somit erklärt sich auch das relativ hohe Bevölkerungswachstum.²⁰³

Auch hinsichtlich der absoluten Einwohnerzahlen bewegte sich der 2. Bezirk im Spitzenfeld und hatte ab 1869 mit über 84.000 den 3. Bezirk überholt. Diese Position behielt er 1880 als einziger Bezirk mit über 100.000 Bewohnern bei, und auch 1890 war er mit rund 119.000 Personen mehr als der 3. Bezirk noch immer mit Abstand der bevölkerungsreichste. Zur Jahrhundertwende schließlich wurde der 2. Bezirk von Ottakring abgelöst, auch 1910 hatte er noch die zweithöchste Einwohnerzahl.²⁰⁴

Tabelle 3: Bevölkerung der Bezirke 2 und 20 nach dem heutigen Gebietsstand 1869–1910

	1869	1880	1890	1900	1910
2. Bezirk	68.442	100.513	119.119	142.190	162.442
Veränderung		46,9 %	18,5 %	19,4 %	14,2 %
20. Bezirk	15.922	17.250	37.524	71.445	101.326
Veränderung		8,3 %	117,5%	90,4 %	41,8 %

Quelle: Weigl, Demographischer Wandel und Modernisierung, Tabelle 8, 82-85.

Bei den von Weigl ermittelten Daten für den heutigen Gebietsstand konnten ab 1869 getrennte Ergebnisse für den 2. und späteren 20. Bezirk angegeben werden, wodurch ab dann die einzelnen Entwicklungen analysiert werden können. Für die Leopoldstadt war das Wachstum von 1869 bis 1880 noch höher als jenes des gesamten 2. Bezirkes, dann aber war es mit nicht einmal 20 % deutlich unter dem oben gezeigten Bevölkerungsanstieg ab 1880 von einem Drittel bzw. später einem Viertel für den Gesamtbezirk.

Dies soll aber nicht bedeuten, dass die Leopoldstadt isoliert betrachtet nur sehr wenig in diesem Zeitraum gewachsen ist. Außer der Leopoldstadt, der Landstraße, Margareten und

²⁰³ Vgl. ebd. 88f.

²⁰⁴ Vgl. ebd. Tabelle 9, 94.

dem Alsergrund wuchsen die übrigen Innenbezirke nämlich kaum bzw. verringerte sich ihre Bevölkerung sogar als Folge der Tertiärisierung. Lediglich der Anteil, den der Leopoldstädter Teil am Wachstum des ganzen 2. Bezirkes hatte, verringerte sich zunehmend.²⁰⁵

Die Brigittenau hingegen wuchs nur um etwa 8 % in der ersten Untersuchungsperiode, ab 1880 aber verdoppelte sie sich grob gesehen in den nächsten zwei Perioden, um dann nach der Jahrhundertwende immer noch ein über 40 %-iges Wachstum vorweisen zu können. Ab den 1880er Jahren explodierte die Brigittenauer Einwohnerzahl förmlich, in nur zwanzig Jahren vervierfachte sie sich, in dreißig Jahren bis 1910 versechsfachte sie sich beinahe. Berücksichtigt man dazu eine nach der Topographie von Niederösterreich gemachte Angabe von 3.620 Einwohnern in der Brigittenau für 1857, so ergäbe sich zwischen 1857 und 1900 nahezu eine Verzwanzigfachung der Bevölkerung.²⁰⁶

Dies zeigt ganz deutlich, dass das Bevölkerungswachstum des ganzen 2. Bezirkes ab etwa 1880 maßgeblich vom Brigittenauer Teil in die Höhe getrieben wurde. Interessant ist der enorme Unterschied zwischen den Wachstumsraten der Brigittenau von 1869 bis 1890, deren Bevölkerung einen extremen Wachstumsschub ab 1880 aufweist. Als Erklärungen hierfür können die durch die Donauregulierung erschlossenen und schließlich besiedelten Flächen dienen, die in der Brigittenau so zahlreich waren und mit der Industrie ab den späten 1880er und 1890er Jahren auch die dafür notwendigen Arbeiter anlockten, wie auch eine intensive Zuwanderung in dieser Periode vor allem durch galizische Flüchtlinge in das Gebiet der Brigittenau.

1857 noch an dritter Stelle hinter Neubau und der Landstraße, überschritt nur die Leopoldstädter Bevölkerung 1880 die 100.000er Marke und war damit der bevölkerungsreichste Wiener Bezirk, dies geschah folglich eine Betrachtungsperiode später, als dies für den gesamten 2. Bezirk der Fall war. Gleich bleibt hier aber die Tendenz, dass er auch 1890 der bevölkerungsstärkste Bezirk blieb und 1900 und 1910 zumindest unter den bevölkerungsstärksten drei Bezirken war.

Die Brigittenau war bis 1880 eher dünn besiedelt, dann aber verdoppelte sich die Population in jedem Jahrzehnt. 1900 gehörte sie, verglichen mit den anderen Außenbezirken²⁰⁷, mit über 70.000 Einwohnern zwar nicht zu den bevölkerungsreichsten (16. Bezirk mit 150.000), aber

²⁰⁵ Vgl. ebd. Tabelle 8, 82-85.

²⁰⁶ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 94.

²⁰⁷ Die Brigittenau wird in der Statistik aufgrund ihrer ursprünglichen Zugehörigkeit zum 2. Bezirk zwar klassisch als Innenbezirk angesehen, entspricht in der beruflichen und sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung sowie in ihrer Wirtschaftsstruktur jedoch dem Bild eines Außenbezirkes. Aus diesem Grund wird die Brigittenau in dieser Arbeit in verschiedenen Bereichen mit den anderen Außenbezirken Wiens verglichen.

auch nicht zu den bevölkerungsärmsten (13. Bezirk mit 20.000). 1910 aber gehörte sie schließlich zu den zehn Bezirken mit mehr als 100.000 Einwohnern.²⁰⁸

Abgesehen von der Immigration aus dem Ausland bzw. aus anderen Ländern der Monarchie und anderen österreichischen Städten, war auch die innerstädtische Binnenwanderung maßgeblich für die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Stadtteile. Durch eine restriktive Bauordnung und höhere Lebenshaltungskosten innerhalb der Verzehrungssteuergrenze begann zunehmend die Abwanderung der Wohnbevölkerung erst aus der Inneren Stadt in die Vorstädte, dann aus den Vorstädten in die Vororte, wobei sich diese Tendenz ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fortsetzte. 1880 war die Fluktuation innerhalb der Stadt im 2. Bezirk am stärksten, was anhand der Wohnungskündigungen auszumachen ist. Auch nach der Stadterweiterung von 1890 blieb der 2. Bezirk gemeinsam mit dem 10. und 16. davon am stärksten betroffen, was mit dem hier lebenden Proletariat und den Migranten zusammenhing. Besonders für die Leopoldstadt, die als verkleinerter 2. Bezirk auch 1910 noch eine überdurchschnittlich hohe Mobilitätsrate hatte, dürften aber vornehmlich die Migranten, und hier besonders die jüdischen Zuwanderer, für die hohe Fluktuation verantwortlich sein, wobei die innerstädtische Migration zum größten Teil innerhalb eines Bezirkes bzw. sogar innerhalb der engsten Wohnumgebung vor sich ging.²⁰⁹

3.2 Altersstruktur

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in Wien regelmäßig Geburtenüberschüsse erzielt, gleichzeitig sank die Sterbeziffer ab diesem Zeitpunkt massiv, der entsprechende Rückgang der Geburtenziffer zeichnete sich Anfang des 20. Jahrhunderts ab. Eine Zunahme der älteren Bevölkerung, wie sie normalerweise im Zuge des demographischen Übergangs der Fall ist, traf in Wien nicht zu. Durch die starke Zuwanderung nach Wien blieb der Anteil der unter 15-Jährigen bei etwa 25 % und jener der 15 bis unter 30-Jährigen stets bei über 30 %. Da auch die 30 bis unter 45-Jährigen konstant bei mehr als 20 % und die 45 bis unter 60-Jährigen zumindest bei 13 % blieben, betrug der Bevölkerungsanteil der über 60-Jährigen und Älteren bis 1910 weniger als 7 %. Die Altersstruktur Wiens kann demnach für eine Stadt im demographischen Übergang nicht als idealtypisch angesehen werden, da sie einerseits sehr starr war, andererseits relativ jung durch den dominanten Faktor Migration. Dadurch war der Anteil der 15 bis unter 30-Jährigen überproportional vertreten, hingegen jener der 0 bis unter 15-

²⁰⁸ Vgl. Weigl, Demographischer Wandel. Tabelle 8, 82f.

²⁰⁹ Vgl. ebd. 147-149.

Jährigen im Vergleich dazu unterbesetzt.²¹⁰

Vergleicht man diese gesamtstädtische Entwicklung mit der Altersstruktur im 2. Bezirk, so zeigen sich hier im Wesentlichen keine Unterschiede. Die unter 14-Jährigen machten von 1869 bis einschließlich 1910 zwischen 20 % und 25 % aus, 60 Jahre alt oder älter waren bis einschließlich 1910 immer weniger als 7 %. Im Vergleich dazu eher wenig unter 14-Jährige hatten die Innere Stadt sowie die sich verbürgerlichenden Bezirke 4 und 6-9. Der 20. Bezirk wies 1900 und 1910 jeweils einen 30 %-igen Anteil der unter 14-Jährigen auf, der im Übrigen aber in allen Außenbezirken derart hoch war. Spiegelverkehrt dazu hatten die bürgerlichen Bezirke 1, 4 und 6-9 einen überdurchschnittlich hohen Anteil von 60-Jährigen und älteren. Die Brigittenau nahm 1900 und 1910 unter den ohnehin einen geringen Anteil an älterer Bevölkerung aufweisenden Außenbezirken – ausgenommen sind hier die großteils noblen Villenbezirke Hietzing, Währing und Döbling – sogar die Position mit dem geringsten Prozentsatz ein (3,9 % bzw. 4,3 %).²¹¹

Der 2. Bezirk war demnach in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Bezug auf die Bevölkerung überproportional stark gewachsen, was sich aus der massenhaften Immigration sowie dem Zuzug vieler Arbeiter erklären lässt. Er war bald nach der Jahrhundertmitte der bevölkerungsreichste Wiener Bezirk, dies gilt auch bei isolierter Betrachtung der Leopoldstadt bis etwa zur Jahrhundertwende. Bemerkenswert ist auch die Vervielfachung der Brigittenauer Bevölkerung besonders ab den 1880er und 1890er Jahren, als die hier infolge der Donauregulierung vor Überschwemmungen sicherer gewordenen Gründe zunehmend besiedelt wurden und das Gebiet eine starke Industrialisierung erfuhr.

3.3 Berufsstruktur

Die mit dem Bau der Eisenbahn sich in Wien verstärkt ansiedelnde Maschinenindustrie sollte auch im 2. Bezirk, der mit den Bahnhöfen der Nordbahn, später auch der Nordwestbahn für diese Standortvorteile bot, Niederschlag finden. Gleichzeitig bedeutete auch die zunehmende Immigration von Industriearbeitern, dass der sekundäre Sektor hier Zulauf fand. Traditionell waren aber gleichzeitig die tertiären Funktionen für die Innenbezirke typisch, wie etwa die Ballung von Einkehrgasthöfen an den alten Ausfallsstraßen.²¹² Im Folgenden sollen die Verteilung der Erwerbstätigen auf die einzelnen Wirtschaftssektoren, die Art der Erwerbstätigkeit sowie im Detail die jeweiligen Branchen aufgezeigt und geklärt werden.

²¹⁰ Vgl. ebd. 65-69 und Tabelle 6, 70f.

²¹¹ Vgl. ebd. Tabellen A3 und A4, 370-372.

²¹² Vgl. ebd. 81.

3.3.1 Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren

Tabelle 4: Berufsgliederung der Bevölkerung nach Wirtschaftssektoren im 2. bzw. 20. Bezirk

	Primärsektor	Sekundärsektor	Tertiärsektor
1869 2. Bezirk	1,3 %	38,3 %	60,4 %
1890 2. Bezirk	0,7 %	41,1 %	58,2 %
1910 2. Bezirk	0,4 %	36,2 %	63,6 %
1910 20. Bezirk	0,6 %	58,2 %	41,3 %
Wien insgesamt 1910	0,9 %	50,7 %	48,4 %
6. Bezirk 1910	0,2 %	46 %	53,8 %
17. Bezirk 1910	0,7 %	61,1 %	38,2 %

Quelle: Banik-Schweitzer, Meißl, Industriestadt Wien, Tabellen 19-21, 78-89.

Wie in der Tabelle zu sehen, waren im Primärsektor durchgängig nur sehr wenige Personen beschäftigt, 1869 zwar noch mehr als 1 % und damit außer der Landstraße mehr als in den anderen inneren Bezirken, dann jedoch wurde der Wert immer geringer und blieb konstant darunter. Auch der 1900 gegründete und deshalb 1910 mit eigenen Daten aufscheinende 20. Bezirk beschäftigte kaum jemand in diesem Sektor, was auch dem Bild des übrigen Stadtgebietes entsprach. Beiden Bezirken ist jedoch gemein, dass die meisten der im Primärsektor Beschäftigten ihrer Position nach Arbeiter waren, die Zahl der Selbstständigen verringerte sich zunehmend, und die der Angestellten war äußerst gering.²¹³

Weitaus gewichtiger war der sekundäre Sektor repräsentiert, der sich von 38,3 % im Jahr 1869 im Zuge der Hochindustrialisierung in den 1880ern noch auf über 40 % bis 1890 erhöhte. 1910 war der Beschäftigtenanteil von Industrie und Gewerbe jedoch schon wieder um einige Prozentpunkte gesunken, und generell war schon 1869 der Anteil im Vergleich zu den übrigen Innenbezirken eher niedrig. Alle anderen wiesen Werte von zumindest über 50 % auf, führend waren mit über 60 % besonders die westlichen Bezirke 5-7. Einen niedrigeren Anteil an Industriebeschäftigten hatte außer dem 2. nur noch der 1. Bezirk mit etwa 20 %. Die meisten der Industriebeschäftigten waren im 2. wie auch in den anderen Bezirken Arbeiter, auch

²¹³ Alle Werte und Vergleichswerte der übrigen Bezirke vgl. Weigl. Demographischer Wandel, Tabelle A5, 373-378.

hier waren die Angestellten 1869 noch kaum repräsentiert. Einen geringen Teil machten die Selbstständigen zum besagten Zeitpunkt aus.

1890 hatte sich zwar am Prozentwert der im sekundären Sektor Beschäftigten nicht sehr viel geändert, jedoch war nun resultierend aus der Abwanderung der Produktionsstandorte in die Randgebiete der Anteil in allen Innenbezirken geschrumpft. Damit war der 2. im Grunde der einzige innere Bezirk, der im Zeitraum 1869 bis 1890 im Sekundärsektor an Beschäftigten zulegte, was auf die Donauregulierung und die daraufhin für die Industrie nutzbar gewordenen Flächen zurückzuführen sein dürfte. Wieder waren die meisten Beschäftigten Arbeiter (75 %), wobei der Anteil der Angestellten schon von unter 1 % auf 4 % innerhalb dieses Sektors angewachsen war und auch jener der Selbstständigen war auf 21 % gestiegen. Nach der Jahrhundertwende waren die Anteile der in der Industrie tätigen Personen in allen Innenbezirken zurückgegangen, somit auch im 2. Bezirk um 4,8 %. Hier fiel die Verminderung jedoch nicht so drastisch aus wie etwa in Bezirken im Westen, der 6., 7. und 8. Bezirk erlitten alle Beschäftigungsverluste um rund 10 %, da die vormals florierende Textilindustrie von der nicht standortgebundenen Bekleidungsindustrie abgelöst worden war.²¹⁴ Trotz dieses starken Rückganges blieb der Anteil der Industriebeschäftigten in der Leopoldstadt im Vergleich zu einem klassischen Innenbezirk wie Mariahilf, aber auch im Vergleich mit dem Durchschnittswert für ganz Wien gering. Der Anteil der Angestellten im industriellen Sektor war allgemein und im 2. Bezirk auf 10 % gestiegen, der der Selbstständigen mit 20 % fast gleich geblieben, und immer noch war der Großteil der Beschäftigten als Arbeiter tätig. Ganz im Gegensatz dazu waren die Brigittenauer Erwerbstätigen 1910 im Sekundärsektor mit 58,2 % stark vertreten, wobei wieder die meisten als Arbeiter angestellt waren. Damit entsprach die Brigittenau ganz den übrigen Außenbezirken, die außer Währing und Döbling alle 50-70 % ihrer Erwerbstätigen im Sekundärsektor beschäftigt wussten, verglichen mit Wien insgesamt war der Beschäftigtenanteil in diesem Sektor jedoch höher.

Entsprechend der kaum vorhandenen Erwerbstätigen im primären Sektor und der eher mittelmäßigen Repräsentanz des Sekundärsektors war der Tertiärsektor im 2. Bezirk dominierend. 1869 waren über 60 % der Beschäftigten hier tätig, der Anteil ging bis 1890 etwas zurück, um sich dann aber bis 1910 wieder deutlich zu steigern. Im Vergleich mit den anderen Innenbezirken war der 2. Bezirk nach der Inneren Stadt 1869 schon jener mit dem höchsten tertiären Anteil, 1890 war er nach dem 1., 9. und 4. Bezirk zumindest an vierter Stelle, 1910 aufgrund des in diesem Sektor stark gewachsenen 8. Bezirkes an fünfter Stelle. Der Anteil der Beschäf-

²¹⁴ Vgl. Gerhard Meißl, Betriebsstättenverteilung 1870/73. In: Renate Banik-Schweitzer (Hrsg.) Historischer Atlas von Wien. Dokumentation und Kurzbeschreibung der Karten der 1. und 2. Lieferung (Wien 1984), 6f.

tigten im Dienstleistungssektor war damit immer noch höher als in anderen Innenbezirken, wie etwa dem 6. Bezirk und in Wien insgesamt. Die im Tertiärsektor tätigen Personen waren besonders ab 1890 recht gleichmäßig über die vier Kategorien Selbstständige, Angestellte, Arbeiter und Hausdienerschaft verteilt, wobei die Hausdienerschaft generell im Rückgang war. Trotzdem waren 1910 immer noch 21 % der im Tertiärsektor Beschäftigten als solche angestellt, was für einen Innenbezirk typisch und sogar eher wenig war. Dafür hatte der 2. Bezirk innerhalb dieses Sektors immer einen hohen Selbstständigenanteil vorzuweisen, dieser ist auf den hier dominierenden, sehr oft jüdischen, Kleinhandel zurückzuführen. Der 20. Bezirk präsentierte sich 1910 mit einem 41 %-igen Tertiärsektoranteil als typischer Außenbezirk, von denen alle – einmal mehr abgesehen von Währing und Döbling – hier zwischen knapp 30 % und 50 % lagen, wie auch der Vergleich mit Hernals zeigt. Verglichen mit Wien insgesamt waren weniger Bezirksbewohner im Dienstleistungssektor beschäftigt. Mehr als die Hälfte der in diesem Sektor Beschäftigten waren Arbeiter, die Hausdienerschaft machte in diesem Stadtteil naturgemäß nur einen geringen Prozentsatz aus.

Bezogen auf alle drei Sektoren waren 1910 72 % der Brigittenauer Erwerbstätigen Arbeiter, wodurch man die Brigittenau durchaus als Arbeiterbezirk klassifizieren kann. Im 2. Bezirk waren es 1869 53 %, 1890 45 % und im Jahr 1910 46 %, damit war zwar ein beträchtlicher Anteil der Erwerbstätigen auch nach Abspaltung der Brigittenau als Arbeiter beschäftigt, gleichzeitig waren aber auch die Angestellten und Selbstständigen wie auch die Hausdienerschaft hier stärker vertreten.

3.3.2 Branchenstruktur

Für eine differenziertere Betrachtung der Berufsgliederung werden im Folgenden die Anteile der Erwerbstätigen in den einzelnen Branchen zwischen 1869 und 1910 analysiert. Der ohnehin geringe und weiter schrumpfende Prozentsatz im Primärsektor bezog sich gänzlich auf die Land- und Forstwirtschaft, wobei hier 1869 die Forstarbeit und Gärtnerei in den Brigittenauer Auen sowie die Fischerei an den Donauarmen einen beträchtlichen Teil ausgemacht haben dürften, die nach der Donauregulierung deutlich zurückgegangen waren.

Betrachtet man den Industriesektor, so waren durchgängig über 15 % der Erwerbstätigen des 2. Bezirkes – dasselbe galt 1910 auch für den 20. Bezirk – in der Bekleidungsindustrie tätig. Damit stellte diese Branche im 2. Bezirk fast die Hälfte aller in der Industrie Beschäftigten, im 20. Bezirk jedoch nicht einmal ein Drittel. Dahinter folgten weit abgeschlagen das Metallgewerbe, die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, das Baugewerbe und der Maschinenbau,

die alle stets zwischen 1,4 % und 4,5 % der Erwerbstätigen des Bezirkes beschäftigten.²¹⁵ Höhere Anteile in diesen Branchen wies der 20. Bezirk 1910 auf, wobei auch hier die Bekleidungsindustrie mit 15,7 % weiterhin die meisten in der Industrie Arbeitenden beschäftigte. Darauf folgten das Baugewerbe mit 9,1 %, die Metallbranche mit 8,1 % und der Maschinenbau mit 7,8 %. Der Beschäftigungsanteil in diesen Industriezweigen war damit zwei bis dreimal so hoch wie in der Leopoldstadt, da die Industrie generell im 20. Bezirk mehr Gewicht hatte.

Abschließend bleibt noch die Branchenstruktur des Tertiärsektors zu analysieren, dessen Beschäftigtenanteil sich im 2. Bezirk im Betrachtungszeitraum immer rund um 60 % bewegte, im 20. Bezirk schließlich nach der Jahrhundertwende um die 40 % betrug. Auffallend ist der stets alle anderen Bezirke überragende Anteil am Handel im tertiären Sektor im 2. Bezirk. 1869 noch mit 12,6 % der Beschäftigten insgesamt eher knapp vor der Inneren Stadt mit 11,6 %, war der 2. Bezirk 1890 (21,9 %) und 1910 die Leopoldstadt (21 %) mit Abstand der Bezirk mit den meisten im Handel tätigen Personen. Hier dürfte besonders der Anteil des jüdischen Handels – meistens Kleinhandels – eine tragende Rolle gespielt haben, auch in den ebenfalls von Juden bewohnten Bezirken Innere Stadt und Alsergrund waren bis zu 15 % im Handel beschäftigt. Immerhin zwischen 13,4 % (1910) und 18,5 % (1869) der Erwerbstätigen gehörten zur Hausdienerschaft, was den 2. Bezirk 1869 zu jenem mit dem zweitgrößten Anteil in diesem Bereich machte, 1910 lag er abgesehen von Margareten damit aber schon hinter allen anderen Innenbezirken. Im Bereich Verkehr steigerte sich die Zahl der Erwerbstätigen von 6,7 % im Jahr 1869 auf schließlich 8,9 % 1910, wodurch der 2. Bezirk unter den Innenbezirken ohnehin an erster Stelle war und im Vergleich mit allen Wiener Bezirken stets im vorderen Drittel gemeinsam mit den bahnnahe Bezirken 10 (1869 noch im 4. Bezirk enthalten), 11, 12, 13, 18 und 19 blieb. Für den 2. Bezirk nennenswert wären im Dienstleistungssektor noch das Gastgewerbe und der öffentliche Dienst, in denen zwischen 4 % und 6 % der Beschäftigten arbeiteten.

In der Brigittenau war der tertiäre Bereich ohnehin weniger stark ausgeprägt, dennoch dominierten auch hier der Handel und der Verkehr mit 12,6 % bzw. 13,1 % der Erwerbstätigen des gesamten Bezirkes. Da zu diesem Zeitpunkt die Pferdetramway als einziges innerstädtisches Massenverkehrsmittel für die Beförderung zum Arbeitsplatz oder zur Wohnstätte aber für das Gros der Bevölkerung nicht leistbar war, übten die meisten ihren Beruf in dem Bezirk, in dem sie wohnten, aus. Somit lässt die Berufsstruktur der Erwerbstätigen schon relativ exakt auf die

²¹⁵ Für alle Daten und Vergleichswerte der anderen Bezirke vgl. Banik-Schweitzer, Bestimmung der Rolle Wiens, Tabellen 19-21, 78-89.

wirtschaftliche Gliederung der Bezirke schließen, was im Kapitel zur Wirtschaft zu veranschaulichen sein wird. Prinzipiell hat sich aber bereits die Unterschiedlichkeit zwischen 2. und 20. Bezirk gezeigt, nämlich dass Ersterer stärker im Tertiärbereich und hier vor allem im Handel vertreten war, letzterer hingegen mehr im Industriesektor. Betrachtet man den prozentualen Anteil der beiden Bezirke in den jeweiligen Wirtschaftsbereichen, lässt sich für das Jahr 1910 beinahe eine spiegelverkehrte Gewichtung feststellen, die rund 40:60 bzw. 60:40 verteilt war.

3.4 Zuwanderung in den 2. Bezirk

Die Wiener Bevölkerung betrug – bezogen auf das jeweilige Stadtgebiet - im Jahr 1850 etwa 516.105 Personen, 1900 waren es 1.674.957 Menschen, die in Wien wohnten bzw. sich hier aufhielten.²¹⁶ Diese mehr als Verdreifachung der Bevölkerung resultierte u. a. auch aus der massenhaften Zuwanderung in die Haupt- und Residenzstadt. Zum einen wirkten Pull-Faktoren wie die Stadt als kosmopolitisches und ökonomisches Zentrum des Vielvölkerstaates auf die Migranten, die sich in Wien ein besseres Leben erhofften. Aber auch Push-Faktoren führten zur Emigration aus dem Heimatland, dazu konnten etwa wirtschaftliche Aussichtslosigkeit oder auch Pogrome zählen.

In jedem Fall erleichterte der Bau und Ausbau der Eisenbahn nach und nach die Immigration, sie war nun einfacher und vor allem viel schneller zu bewältigen. Gleiches galt für den eventuellen Nachzug von Familie und Freunden. Da viele Zuwanderer aus den nördlichen und östlichen Gebieten der Monarchie nach Wien kamen, führte besonders die Nord- und später Nordwestbahn viele Ankömmlinge zuerst in den 2. Bezirk, wo sich auch ein beträchtlicher Teil von ihnen dauerhaft niederließ.²¹⁷ Gemeinderat Eduard Sueß sprach von einem Trichter, der sich von Böhmen, Mähren und Ungarn her auffülle und dessen „Inhalt“ nach Wien bzw. in das Gebiet des 2. Bezirkes führe. Viele der Ankömmlinge würden sich außerdem gleich in Bahnhofsnähe niederlassen, was den enormen Anteil an Zuwanderern an der Bevölkerung des Bezirkes erkläre. Zusätzlich unterschied Sueß zwischen den reicheren und gebildeten Immigranten, die sich mit Intelligenz und/oder Kapital sowie Fleiß in der Wiener Mittel- und Oberschicht platzieren wollten sowie den einfachen Tagarbeitern. Die erste Gruppe verteilte sich laut Sueß über die „Sitze des Wohlstandes und jene der Industrie“, dementsprechend wiesen die noble Jägerzeile und Praterstraße einen entsprechenden Anteil solcher Zuwanderer auf. Die Brigittenau und Zwischenbrücken lagen bei der Ansiedlung solcher Immigranten für Sueß

²¹⁶ Vgl. Wiener Bevölkerung, 7.

²¹⁷ Vgl. Michael John, Albert Lichtblau, Schmelztiegel Wien – einst und jetzt. Zur Geschichte und Gegenwart der Zuwanderung und Minderheiten (Wien 1990), 89-92.

unter dem Normalverhältnis.²¹⁸ Diese Einschätzungen wurden von Sueß 1862 getroffen, als sich die Brigittenau noch nicht zu einem Industriebezirk entwickelt hatte, der Bereich um die Praterstraße aber schon lange als der nobelste im 2. Bezirk galt.

Insgesamt waren 1856 nur 43,8 % der in Wien anwesenden Bevölkerung auch hier geboren und immerhin schon 22,5 % aus Böhmen oder Mähren gebürtig. 1880 betrug der Anteil der gebürtigen Wiener nur noch 38,5 %, jener der Tschechen schon 26,7 %, und immerhin 16,1 % waren in anderen Staaten geboren. Diese Fremdenquote fiel dann bis zur Jahrhundertwende hin wieder geringfügig ab, sodass 1890 26,0 % bzw. 1900 24,5 % ursprünglich aus Böhmen/Mähren kamen und 1890 14,2 % bzw. 1900 14,1 % der Wiener Bevölkerung aus anderen Staaten stammten. Zu bedenken ist hier, dass zwar der prozentuale Anteil der Fremden nach 1880 sank, die absoluten Zahlen aber einer stetigen Steigerung bis in den Ersten Weltkrieg hinein unterworfen waren, gleichzeitig aber auch die Wiener Bevölkerung durch die Stadterweiterungen enorm anwuchs.²¹⁹

Besonders auffallend für den 2. Bezirk war neben polnischen, italienischen, kroatischen und ungarischen Einwanderer der hohe Anteil der jüdischen Bevölkerung. Die jüdischen Zuwanderer wählten fast alle die Leopoldstadt als Wohnort. Auch Einwanderer aus Böhmen und Mähren prägten das Bezirksbild stark, diese beiden Personengruppen verdienen daher eine nähere Betrachtung.

3.4.1 Die Juden in der Leopoldstadt

3.4.1.1 Vorgeschichte – Vom Ghetto bis zur Revolution 1848

Schon im Jahr 1190 ist die Anwesenheit eines gewissen Schlom in Wien belegt, der von Herzog Leopold V. sogar als Münzmeister eingesetzt wurde. Dieser baute auch schon eine Synagoge in der heutigen Seitenstettengasse 2, die Synagoge auf dem Judenplatz datiert auf 1294. Spärlich entwickelte sich eine jüdische Gemeinde, bis sie etwa ab 1360 durch jüdische Zuwanderung aus Ungarn stark anwuchs. Besonders durch Warnungen der katholischen Kirche aber wurde immer mehr Misstrauen geschürt, sodass 1420 die meisten Juden nach Mähren und Ungarn vertrieben wurden, ein Teil der gefangengenommenen Juden wurde zu Tode gefoltert oder auf dem Scheiterhaufen auf der Gänseweide verbrannt. Von da an war nur einzelnen Juden der Aufenthalt in Wien gestattet.²²⁰

²¹⁸ Vgl. E. Sueß, Der Boden der Stadt Wien. In: Franz Kaiser, Brigittenau (Wiener Heimatkunde, Wien 1975), 96f.

²¹⁹ Vgl. A. Weigl, Demographischer Wandel, Tabelle 11, 112.

²²⁰ Vgl. Michaela Feurstein, Gerhard Milchram, Jüdisches Wien. Stadtpaziergänge (Wien/Köln/Weimar 2001) 13-21, ferner: Steven Beller, Wien und die Juden: 1867–1938 (Wien 1993); Marsha L. Rozenblit, Die Juden

Im 17. Jahrhundert und damit 150 Jahre nach ihrer Vertreibung im Mittelalter siedelten sich Juden wieder zahlreicher in Wien an, woraufhin Kaiser Ferdinand II. ihnen ein Gebiet in der heutigen Leopoldstadt zuwies. Nach heutigen Straßen wäre das Areal von folgenden Straßen und Gassen begrenzt: Kleine Pfarrgasse – Große Schiffgasse – Krummbaumgasse – Karmelitergasse – Taborstraße. Die 14 schon vorher dort vorhandenen Häuser wurden an Juden verkauft, 1625 mussten die Juden in das Ghetto übersiedeln. In der heutigen Großen Pfarrgasse 12 wurde eine Synagoge gebaut. Sie wurde später zur „Alten Synagoge“, als man eine neue auf dem Platz der heutigen Leopoldskirche errichtete. Neid und Missgunst aber führten immer wieder zu Verhaftungen jüdischer Bewohner, 1670 wurde endgültig die Vertreibung der immerhin schon 136 Häuser zählenden jüdischen Gemeinde verlautbart. Das Ghetto wurde geräumt, ihre Häuser, Werkstätten und Geschäfte mussten die Juden zurücklassen und das Areal fiel der Stadt zu. Die „Neue Synagoge“ wurde abgerissen und an deren Stelle die Kirche zum Hl. Leopold, die der Vorstadt Leopoldstadt ihren Namen geben sollte, errichtet.²²¹

In der Folge kam es vereinzelt zur Ansiedlung jüdischer Familien in Wien, etwa der Hofjuden. Das Toleranzpatent 1782 brachte noch keine bürgerliche Gleichstellung der Juden mit sich. Zuwandern durften nur reiche, dem Staat als nützlich betrachtete Juden. Neben dem Bankier Salomon Rothschild waren im Vormärz einige jüdische Unternehmer in der Stadt, die u.a. auch die liberale Revolution unterstützten.²²²

3.4.1.2 Jüdisches Leben nach der Revolution 1848

Zusätzlich zu den 197 tolerierten Familien hielten sich aber auch vor 1848 schon rund 4.000 illegale Juden in Wien auf, die sich durch Bestechung und Zahlung von Schutzgeldern als kleine Händler etablierten. Die nach der Revolution 1848 zustande gekommene Verfassung von 1849 brachte die Religionsfreiheit für alle Bürger mit sich, Juden hatten damit das Recht erlangt, in Wien zu wohnen und zu arbeiten. De facto erfolgte die bürgerliche Gleichberechtigung der Juden erst 1867 mit der Aufnahme in das Staatsgrundgesetz.²²³ Von nun an entwickelte sich die jüdische Kultusgemeinde in Wien, 1852 gab sie sich ihr provisorisches Statut. Die jüdische Zuwanderung sollte von nun an für sehr lange Zeit nicht abreißen, sie strömte

Wiens: 1867–1914. Assimilation und Identität (Graz 1989); Hans Tietze, Die Juden Wiens: Geschichte - Wirtschaft - Kultur (Wien 1987²).

²²¹ Vgl. ebd. 119.

²²² Vgl. ebd. 24-27.

²²³ Vgl. Eleonore Lappin, Juden in Wien. In: Wir. Zur Geschichte und Gegenwart der Zuwanderung nach Wien, 217. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien 19. Sept. – 29. Dez. 1996 (Wien 1996) 57-69, hier 63.

besonders aus dem Norden und Osten der Monarchie ein, überwiegend aus Ungarn und Galizien.²²⁴

Zentral für die jüdische Zuwanderung im Betrachtungszeitraum waren ökonomische Motive, man erhoffte sich in Wien bessere Arbeitschancen und -bedingungen als im Heimatland. Dazu kamen noch antijüdische Tendenzen in einzelnen Herkunftsregionen, in Böhmen und Mähren etwa wurde die überwiegend Deutsch sprechende jüdische Minderheit vom tschechischen Nationalismus unter Druck gesetzt. In Westungarn war die Lage ähnlich, in Galizien wurden Juden besonders gegen Ende des Jahrhunderts zunehmend diskriminiert. Der Begriff Arbeitsmigration wäre demnach nur teilweise zutreffend, vielmehr handelte es sich um eine Kombination aus wirtschaftlichen, politischen sowie religiösen Motiven.²²⁵ Somit wirkte Wien auf Juden vergleichsweise liberal, und besonders für das jüdische Bürgertum war die Stadt auch als Zentrum von Bildung und Hochkultur attraktiv. Dazu kam noch die für Juden typische Wanderung ganzer Familien, die informelle Infrastruktur Bekannter und Verwandter förderte zusätzlich den Nachzug größerer Gruppen.²²⁶

Waren 1857 15.116 Juden in Wien, gleichzusetzen mit 3,2 % der städtischen Gesamtbevölkerung, so waren es 1869 bereits 40.230, 1880 72.588, 1890 118.495 und 1900 schließlich 146.926, was letztlich einem Anteil von 8,8 % an der Bevölkerung Wiens entsprach. 1857 kamen 25 % der Juden aus Ungarn, 20 % aus Wien, 15 % aus Mähren und 10 % aus Galizien. Niedrigere Anteile repräsentierten Juden aus Böhmen sowie anderen Teilen der Monarchie oder aus dem Ausland. Auch 1880 machten die ungarischen - neben den bereits 30,8 % in Wien geborenen – mit 27,8 % immer noch den größten Teil der zugezogenen Juden aus, danach folgten jene aus Mähren (12,9 %), Galizien (10,7 %) und Böhmen (9,7 %). Geringere Prozentsätze entfielen auf jüdische Zuwanderer aus dem übrigen Cisleithanien, der Bukowina oder dem Ausland.²²⁷ Die ab Mitte des 19. Jahrhunderts 20.000-30.000 Personen ausmachende galizisch-jüdische Zuwanderung pro Jahrzehnt war so starken Schwankungen unterworfen, dass der Wanderungsgewinn viel niedriger ausfiel, er lag etwa bei +11.000 zwischen 1890 und 1900. Die galizischen Immigranten nahmen dennoch seit dem Ende des 19. Jahrhunderts enorm zu und bildeten nach der Jahrhundertwende auch den Schwerpunkt der jüdischen Migration nach Wien.²²⁸

²²⁴ Vgl. Feurstein, Milchram, Jüdisches Wien, 28.

²²⁵ Vgl. Weigl, Demographischer Wandel, 142f.

²²⁶ Vgl. John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 114.

²²⁷ Vgl. ebd. 33-37.

²²⁸ Vgl. Weigl, Demographischer Wandel, 140.

Schon 1857 und damit wenige Jahre nach der offiziellen Legitimität der jüdischen Gemeinde in Wien hatten sich 54 % der rund 15.000 Juden in Wien im 2. Bezirk niedergelassen, 28 % wohnten nicht weit davon entfernt in der Inneren Stadt. 1869 waren immer noch knapp die Hälfte der Wiener Juden im 2. und etwa ein Viertel im 1. Bezirk angesiedelt. Auch 1880 blieb die Verteilung relativ gleich, wobei ein Teil der Juden aus der Inneren Stadt sich nun im 9. Bezirk, der besonders durch seine Universitätsnähe Akademiker und Intellektuelle anzog, niedergelassen hatte. Auch 1890, 1900 und 1910 blieb der Anteil der in der Leopoldstadt bzw. der Brigittenau lebenden Juden immer zumindest über 40 %.²²⁹

Diese ungleiche Verteilung von Zuwanderern auf ein Stadtgebiet wird als Segregation bezeichnet, im Falle der Juden in Wien war sie relativ hoch. Die anfänglich sehr starke Segregation im 1. und 2. Bezirk und später im „Dreieck“ 1., 2. und 9. Bezirk ließ bis zur Jahrhundertwende zwar nach, dafür steigerte sich der Anteil der Juden an der jeweiligen Bezirksbevölkerung, also die Konzentration, besonders auch im 2. Bezirk. So betrug der jüdische Anteil an der Bezirksbevölkerung 15,0 %, 1869 aber schon 23,3 % und 1880 29,6 %, was verglichen mit dem Anteil von 5,3 % bezogen auf die Gesamtbevölkerung Wiens sehr hoch war. Bis 1890 stieg er weiter auf 31,0 %, um 1900 sein Maximum von 36,4 % zu erreichen, wobei für 1900 schon ein eigener Wert für die Brigittenau als 20. Bezirk mit 15,7 % Juden vorhanden ist. Dem gegenüber stand ein 8,8%-iger Anteil der Juden an der Wiener Gesamtbevölkerung.²³⁰ In der Leopoldstadt blieb der Judenanteil bis vor dem Zweiten Weltkrieg auf über 30 %, in der Brigittenau bei rund 15 %.²³¹ Aufgrund dieses hier so hohen Anteils an Juden wurde der 2. Bezirk im Volksmund auch als „Mazzesinsel“ bezeichnet, wobei „Mazzes“ der jüdische Ausdruck für das während des Pessachfestes gegessene ungesäuerte Brot ist.²³²

²²⁹ John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 145.

²³⁰ John, ebd. 155f.

²³¹ Weigl, Demographischer Wandel, 383.

²³² Feurstein, Milchram, Jüdisches Wien, 109.

Tabelle 5: Anzahl, Anteil an der Bezirksbevölkerung und Segregation der Juden
im 2. Bezirk 1857-1910

	Anzahl der Juden absolut	Anteil an der Bevölkerung	Segregation	Anteil der Juden an der Wiener Bevöl- kerung
1857	8.136	15,0 %	53,8 %	3,2 %
1869	19.675	23,3 %	48,9 %	6,6 %
1880	35.093	29,6 %	48,3 %	5,3 %
1890	49.413	31,0 %	41,7 %	5,3 %
1900 Leopoldstadt	52.600	36,4 %	35,8 %	8,8 %
1900 Brigittenau	11.167	15,7 %	7,6 %	
1910 Leopoldstadt	56.804	33,9 %	32,4 %	8,6 %
1910 Brigittenau	14.201	14,0 %	8,1 %	

Quelle: John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 155f.

Auch wenn sich die Juden immer regelmäßiger über das Stadtgebiet verteilten, so blieb doch ein konstanter Anteil von knapp der Hälfte und später rund 40 % immer im 2. Bezirk, offenbar suchten Juden in einem stärkeren Ausmaß als andere Immigranten die Nähe untereinander. Eventuell könnte auch die historische Gegebenheit des ehemaligen Ghettos im 17. Jahrhundert in der Leopoldstadt wie auch die Erinnerung an frühere Pogrome diesbezüglich eine Rolle gespielt haben. In jedem Fall etablierte sich durch die Segregation umso schneller ein reges kulturelles und religiöses jüdisches Leben im 2. Bezirk. Das jüdische Bürgertum zog in die Palais der noblen Praterstraße ein, in deren Seitenstraßen waren jüdische Händler, Handwerker und Arbeiter zu finden. In der Umgebung der Praterstraße wurden auch die großen jüdischen Repräsentationsbauten von Industriellen und Handelsherren errichtet. Rechts von ihr lag der „Große Tempel“, links von ihr der „Türkische Tempel“. Beides waren Prachtbauten im Sinne christlicher repräsentativer Kirchen des liberalen Großbürgertums und somit eines neuen, modernen Judentums.²³³

Der „Große“ oder „Leopoldstädter Tempel“ befand sich in der Tempelgasse und war Wiens zweite Synagoge, die Genehmigung für den Bau wurde 1854 vom Kaiser selbst erteilt, und Architekt Ludwig Förster schuf ein beeindruckendes freistehendes Gebäude. Der „Türkische Tempel“ in der Zirkusgasse wurde 1887 eingeweiht, die Fassade des im maurischen Stil gehaltenen Baus war vergoldet und reich geschmückt. In der Malzgasse wurde 1850 die Talmud-Tora-Schule gegründet, die 1867 mit der bürgerlichen Gleichstellung auch das Öff-

²³³ Vgl. Ruth Beckermann (Hrsg.), Die Mazzesinsel. Juden in der Wiener Leopoldstadt 1918-1938 (Wien 1984) 13-15.

fentlichkeitsrecht für Volksschulen erhielt. 1864 wurde in der Großen Schiffgasse die „Schiffschul“, eine Synagoge der traditionell orthodoxen Juden, errichtet. Eine weitere orthodoxe Synagoge war die 1892 begonnene „Polnische Schul“ in der Leopoldsgasse. Der mit orientalischen Elementen bestückte Bau sollte an frühere Zeiten erinnern, als der Antisemitismus noch nicht so stark zu spüren war, wie es in den 1890ern in Wien schon der Fall war. Auch die Brigittenau als Ort jüdischen Lebens erhielt um die Jahrhundertwende einen Tempel, er wurde in der Kluckygasse im Stil der Romantik erbaut.²³⁴

Am stärksten pulsierte das jüdische Leben im 2. Bezirk folglich im Karmeliterviertel und rund um die Praterstraße in der Nähe der Synagogen und Bethäuser. Damit hatten sich die Juden auf dem gleichen Boden niedergelassen, auf dem bis 1670 das Ghetto bestanden hatte und auf dem sich bis dahin auch eine der dichtesten Siedlungsstrukturen des ganzen Bezirkes etabliert hatte. Die meisten Juden schienen also die Nähe anderer Juden zu suchen bzw. kamen sie, frisch in Wien angekommen, oft bei ihren Verwandten oder jüdischen Bekannten in diesem Bereich des 2. Bezirkes unter.

Daraus könnte man nun den voreiligen Schluss ziehen, dass die jüdischen Einwanderer nicht der Unterschicht angehörten, sondern durchwegs zu den Intellektuellen und großbürgerlichen Immigranten zählten. Dies traf jedoch nur bedingt zu. Besonders die aus den böhmischen Kronländern stammenden Juden sprachen zumeist deutsch und kamen aus einer eher städtischen Umgebung, außerdem brachten sie oft ein gewisses Startkapital mit nach Wien. Mittelständische deutschsprachige Juden zeichnete auch ein enormes Streben nach Bildung und Kultur aus, während des 19. Jahrhunderts war beispielsweise ein Drittel der Universitätsstudenten in Wien jüdisch. Der überwiegende Teil aber, dies waren Juden aus Ungarn und besonders auch aus Galizien, der ab den 1880ern verstärkt einströmte, war nicht nur weniger wohlhabend, sondern meist sehr arm, und kam aus eher ländlichen Gebieten. Unter ihnen fanden sich Handwerker, Tagelöhner, Hausierer oder Kleinhändler, die das Gros der Einwanderer stellten.²³⁵ Solche Händler waren u. a. in der Textilbranche tätig, sie wurden von Textilfirmen als Handelsgehilfen oder reisende Verkäufer eingesetzt. Viele von ihnen waren aber auch nur mit einem Sack, in dem sie ihre Ware – Lumpen und diversen Trödel – ständig mit sich herumtrugen, ausgestattet und führten gleich auf der Straße ihre Verkaufsgespräche. In krassem Gegensatz dazu standen die wenigen reichen jüdischen Familien, die sich an der Finanzierung von Theatern und Kunstaussstellungen beteiligten und zu den Bauherren der

²³⁴ Vgl. Feurstein, Milchram, Jüdisches Wien, 109-134.

²³⁵ Vgl. Lappin, Juden in Wien, 63.

Ringstraßenpalais zählten.²³⁶ Diese machten aber den weit geringeren Teil der Wiener Juden aus und waren eher im 1. und 9. Bezirk angesiedelt, weit mehr jüdische Einwanderer waren arm, gingen schlechtbezahlten, oft unregelmäßigen Tätigkeiten nach und mussten zusehen, wie sie sich und ihre Familien über Wasser halten konnten.

Besonders viele Juden waren im Handel und Bankwesen tätig, was auf der historischen Beschränkung auf diese Tätigkeiten beruhte, später aber oft zum antisemitischen Angriffsmotiv wurde. Hier ist jedoch erneut auf die breite Fächerung des Terminus „Händler“ vom Besitzer eines schönen Geschäftslokals bis zum herumwandernden Gewandverkäufer und Hausierer hinzuweisen. Betrachtet man die Berufsstruktur jüdischer Bräutigame in Wien zwischen 1870 und 1910, so fällt ein deutliches Übergewicht bei den Händlern mit 55,6 % im Jahr 1870, 57,0 % 1880 und 45,8 % 1890 auf. In den nächsten zwanzig Jahren pendelte sich der Anteil bei 33 % ein, er ging damit resultierend aus der Steigerung des Angestelltenanteils merklich zurück. Letzterer lag unter den Juden im Jahr 1870 noch bei lediglich 2,8 %, 1880 schon bei 15,0 %, 1890 bei 22,6 %, um 1900 schon 29,6 % und 1910 sogar 35,2 % zu erreichen. Die Möglichkeit des Angestelltenberufes eröffnete sich insbesondere für die zweite Generation der Wiener Juden, die oft schon über ein höheres Bildungsniveau verfügte. Die freien Berufe wie Arzt oder Rechtsanwalt blieben relativ konstant bei rund 11 %, die Arbeiter nahmen durchwegs lediglich unter 5 % ein. Tatsächlich war die Zahl von jüdischen Arbeiterfamilien in Wien sehr gering, da Bildung und Hochkultur wichtige Werte vieler Wiener Juden waren.²³⁷

Nicht nur beruflich unterschieden sich die aus den böhmischen Kronländern stammenden Juden von den Galiziern, auch in ihrem Verständnis der Religion und in ihrer Anpassungsbereitschaft waren sie sehr ungleich. Die Familienwanderung, die auf den hohen Stellenwert der Familie im Judentum zurückgeht, war beiden Gruppen gleich, jedoch muss man zwischen den liberal-assimilierten und den religiös-orthodoxen Juden unterscheiden. Der Großteil der Wiener Juden bis zum Ersten Weltkrieg gehörte zu den liberal-assimilierten, für die Integration und Anpassung an die neue Umwelt und der soziale Aufstieg in dieselbe im Vordergrund standen. Ihre Denkweise war von einer bürgerlichen Haltung dominiert. Die orthodoxen Juden aus Galizien und Nordungarn dagegen räumten der Bewahrung ihrer Traditionen oberste Priorität ein, „Mischehen“ etwa mit liberalen Juden wären undenkbar gewesen.²³⁸ Die orthodoxen Juden sprachen nicht deutsch, sondern Jiddisch, was viele jüdische und christliche

²³⁶ Vgl. Feurstein, Milchram, Jüdisches Wien, 28f.

²³⁷ Vgl. John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 45.

²³⁸ Vgl. ebd. 238f.

Wiener als verunstaltetes Deutsch abwerteten. Auch hatten die Galizier ihren eigenen Gebetsritus, wofür sie ihre Gebethäuser wie etwa die „Schiffschul“ errichteten.²³⁹ Die Differenzierung zwischen diesen beiden jüdischen Gruppen zeigte sich auch örtlich, so waren die Juden im 1. Bezirk vorwiegend liberale und assimilierte, die sich oft selbst als Wiener sahen und sich bewusst von den Juden aus Osteuropa distanzieren. Die orthodoxen Juden aus Galizien und Ungarn siedelten sich zum größten Teil im 2. Bezirk an, sie waren fast immer sehr arm.²⁴⁰ Dies, ihr oft anderes Aussehen und ihr Traditionsbewusstsein, vielleicht auch die daraus resultierende geringe Integrationsbereitschaft zählten u. a. zu den Faktoren, die alte Vorurteile unter den Einheimischen nach und nach wieder aufkommen und neu entstehen ließen.

Antisemitismus ist kein Phänomen des 20. Jahrhunderts, er bestand schon seit dem Mittelalter und keimte immer wieder auf. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts baute er sich Schritt für Schritt zu einem nicht nur religiösen (Christ vs. Jude), sondern auch rassistischen (Arier vs. Jude) Gedankengut auf, das im Zuge des Nationalsozialismus seinen Höhepunkt erreichen sollte. Nach 1848 und der vermehrten Ansiedlung von Juden in Wien und 1867 mit ihrer endgültigen gesetzlichen Gleichberechtigung sahen viele Antisemiten die Juden als noch größere Bedrohung an, da sie oft integrationswillig waren und somit nicht mehr außerhalb der Mehrheitsgesellschaft standen. Nicht nur Teile des deutschnationalen Lagers waren dieser Ansicht, auch die christlichsoziale Partei nahm den Antisemitismus in ihr Parteiprogramm auf.²⁴¹ Karl Lueger machte während seines Kampfes um die Stimmen der Wiener in den 1890ern kein Geheimnis um seine Judenfeindlichkeit, 1897 wurde er zum Wiener Bürgermeister gewählt und die Salonfähigkeit antisemitischer Äußerungen damit öffentlich bestätigt. Eine wichtige Stütze für die Wiener Juden bildete Kaiser Franz Joseph, der Angriffe gegen Juden vor allem in seinen späten Jahren verurteilte.²⁴²

Aus der dargelegten Betrachtung ergibt sich demnach, dass es im Betrachtungszeitraum eine starke jüdische Zuwanderung gab, und sich ein besonders großer Teil davon auf den 2. Bezirk konzentrierte. Der Anteil der jüdischen Bevölkerung verringerte sich prozentual zur Gesamtbezirksbevölkerung zwar geringfügig, nahm in absoluten Zahlen aber bis zum Ersten Weltkrieg stark zu. Trotz der langen Tradition der Juden in Wien konnte jedoch kein einwandfreies und vorurteilsfreies Zusammenleben erreicht werden, wodurch eine große politische Angriffsfläche entstehen sollte.

²³⁹ Vgl. Lappin, Juden in Wien, 63f.

²⁴⁰ Vgl. John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 146.

²⁴¹ Vgl. ebd. 294.

²⁴² Vgl. Feurstein, Milchram, Jüdisches Wien, 29f.

3.4.2 Zuwanderer aus Böhmen und Mähren

Die Einwanderung einer großen Anzahl von Tschechen nach Wien begann schon im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts, als die Leibeigenschaft aufgehoben wurde und eine damit verbundene Landflucht der Bevölkerung einsetzte. 1848 sollen sich etwa 60.000 Tschechen in Wien und seinen Vorstädten aufgehalten haben, 1857 bereits über 105.000. Bis 1890 kletterte der Wert auf rund 354.000, bis 1900 auf 411.000. Der Zuwachs an Tschechen entsprach ungefähr dem gesamten Bevölkerungswachstum und blieb so von 1850 bis zum Ersten Weltkrieg auf über 20 % bzw. betrug meistens sogar rund 25 %.²⁴³

Im Vormärz waren vor allem deutschsprachige Tschechen nach Wien gekommen, ab Mitte des 19. Jahrhunderts überwogen die tschechischsprachigen. Viele von ihnen waren Saisonarbeiter, Tagelöhner oder Dienstboten, außer höheren Anteilen bei den Beamten nahmen die Tschechen eher niedrige Sozialpositionen ein.²⁴⁴ Ein beträchtlicher Teil der tschechischen Arbeiter lebte in den südlichen Teilen Wiens in der Nähe ihrer Arbeitsstätte, wobei Favoriten mit seinen Tongruben und Ziegelbrennereien und dem großen Arbeitgeber Wienerberger Ziegelfabrik sowie der 3. und 4. Bezirk besonders viele von ihnen beherbergten. Aber auch in Zwischenbrücken und der Brigittenau wohnten Tschechen wie auch Slowaken, schließlich lagen diese Bezirksteile direkt an den Hauptverkehrslinien, über die die Zuwanderer nach Wien kamen. Für den 2. Bezirk können 1857 rund 15.000 Immigranten aus Böhmen und Mähren angenommen werden, verglichen mit der damaligen Bezirksbevölkerung entsprach dies einem Anteil von gut einem Viertel. Betrachtet man die einzelnen Bezirksteile Leopoldstadt, Jägerzeile, Brigittenau und Zwischenbrücken getrennt, so fällt besonders Zwischenbrücken mit einem Anteil von 38 % Böhmen und Mähren an der damaligen dortigen Bevölkerung auf. 1880 lag der tschechische Prozentsatz an der Bevölkerung des 2. Bezirks bei 30 %, was nach dem 10. Bezirk mit fast 38 % bereits der zweithöchste Wert in Wien war. Auch 1890 hatte sich diese Reihenfolge noch nicht geändert, 1900 war zwar der 10. Bezirk noch immer an erster Stelle, der vom 2. abgetrennte 20. Bezirk Brigittenau kam nun aber gleich danach, und der 2. Bezirk Leopoldstadt reihte sich etwas weiter hinten ein, dies galt auch noch für 1910.²⁴⁵

Bezogen auf die Segregation spielte diese im Vormärz bei den überwiegend deutschsprachigen Tschechen kaum eine Rolle, später zumindest eine geringe. Vielmehr passte sich die

²⁴³ Vgl. Weigl, Demographischer Wandel, 112 und 134.

²⁴⁴ Vgl. John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 19, ferner: Monika Glettler, Die Wiener Tschechen um 1900: Strukturanalyse einer nationalen Minderheit in der Großstadt (München/Wien 1972); dies., Böhmisches Wien (Wien 1985).

²⁴⁵ Vgl. ebd. 143 und 151f.

tschechische Immigration an die soziale Gliederung der jeweiligen Stadtteile an, als dass sich ein richtiger Tschechenbezirk herausgebildet hätte. In der Inneren Stadt und den angrenzenden Vierteln wie auch in den Villenvierteln war der überwiegende Anteil der Frauen aus den böhmischen Kronländern als Dienstmädchen, Kinderfrauen oder Köchinnen angestellt und lebte auch dort. Dafür war der Großteil der Männer als Arbeiter gekommen und daher auch in den peripheren Industrie- und Arbeiterbezirken angesiedelt.²⁴⁶ 1890 lebten 17,2 % der Tschechen Wiens im 2. Bezirk, 1900 5,5 % in der Leopoldstadt und 6,8 % in der Brigittenau. 1910 waren es 6,6 % im 2. und bereits 9,6 % im 20. Bezirk, der nach Favoriten somit die meisten Tschechen beherbergte. Dies zeigt deutlich, dass die Mehrheit der Tschechen des ehemaligen 2. Bezirkes im Brigittenauer Teil, im Industrie- und Arbeiterrevier angesiedelt war und dieser Anteil auch zunahm. Die Ballung in den Arbeiterbezirken wurde durch das Untermieter- und Bettgeherwesen noch zusätzlich verstärkt, da tschechische Zuwanderer oft bei tschechischen Familien, die ohnehin auf den Zuschuss zum Bezahlen der Miete angewiesen waren, eine Schlafstelle fanden.²⁴⁷

Juden wie auch Tschechen gehörten also auch im 2. Bezirk zu den Zuwanderern und zwar in einem Ausmaß, das durchaus beträchtlich war – im Vergleich zu den übrigen Stadtteilen extrem hoch im Falle der Juden und relativ hoch in Bezug auf die Tschechen war. Dennoch unterschieden sich beide Migrationsformen und ihre Personengruppen stark voneinander. Die jüdischen Zuwanderer teilten sich in die reicheren, intellektuellen Juden, von denen sich aber das Gros im 1. und 9. Bezirk niederließ und die meist armen Ostjuden aus Ungarn und Galizien, von denen die meisten im 2. Bezirk wohnten. Für den 2. Bezirk ganz zentral war der hohe Segregationsgrad bei der jüdischen Ansiedlung, rund die Hälfte aller Juden Wiens lebte hier. Dies war durch das hohe Traditionsbewusstsein und die Religiosität bedingt, die das Bezirksbild besonders im Bereich des ehemaligen Ghettos mit Synagogen, Tempeln und jüdischen Schulen stark prägten.

Die Einwanderer aus Böhmen und Mähren gelangten abgesehen von den tschechischen Beamten zumeist in Arbeiterpositionen, sehr viele arbeiteten als Saisonarbeiter in der Bauindustrie, denn an Baustellen mangelte es in Wien zu dieser Zeit nicht. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren Zuwanderer aus Böhmen und Mähren in einigen Handwerkssparten überproportional vertreten. So waren 1880 58 % der Wiener Tischlergehilfen und 54 % der Schlossergehilfen aus Böhmen oder Mähren gebürtig. Von den Schustergehilfen Wiens waren damals 69 % in Böhmen oder Mähren geboren, bei den Schneidergehilfen waren es sogar

²⁴⁶ Vgl. Weigl, Demographischer Wandel, 145f.

²⁴⁷ Vgl. John, Lichtblau, Schmelztiegel Wien, 144 und 152.

72 %.²⁴⁸ Die tschechischen Frauen arbeiteten vorwiegend als Hausangestellte und waren im Bereich rund um die Innere Stadt bzw. in den Nobelbezirken verteilt. 1880 waren 47 % der Frauen mit der Berufsbezeichnung „Hausgesinde“ in Böhmen oder Mähren geboren. Dieser Beruf löste zum einen das Wohnungsproblem, zum anderen garantierte er die Versorgung, und oft war der Dienstmädchenberuf auch Übergangsberuf zur Verhehlung. Die männlichen Arbeiter verstreuten sich je nach Arbeitsstätte in der ganzen Stadt, besonders in den proletarischen Gebieten wie Favoriten oder der Brigittenau. Ihre Verteilung war der sozial-räumlichen Struktur der Stadt angepasst, und so mischten sie sich eher unter die Wiener Bevölkerung, im Gegensatz zu den sich in der Leopoldstadt konzentrierenden Juden.

3.5 Soziale Schichtung

Betrachtet man die soziale Position des 2. Bezirkes um die Mitte des 19. Jahrhunderts und um 1900, so erkennt man ein scheinbar umgedrehtes Bild. Im Vormärz und um 1850 war der 2. Bezirk einer der nobelsten Bezirke, der sich etwa bei der Wohnungsgröße oder den Mietpreisen von allen Bezirken noch am ehesten mit der Inneren Stadt messen konnte. Diverse Faktoren führten während des nächsten halben Jahrhunderts jedoch zu einem massiven sozialen Abstieg, der differenziert zu analysieren ist. Auffallend ist diese Entwicklung auch deshalb, weil fast alle Innenbezirke in diesem Zeitraum einen sozialen Aufstieg aufgrund des zunehmend aus der City in die Innenbezirke verdrängten Bürgertums erlebten, der 2. Bezirk entwickelte sich somit atypisch im Vergleich mit den übrigen ehemaligen Vorstädten, mit Ausnahme Margareten.

Die soziale Gliederung eines Bezirkes hängt direkt mit der Berufsstruktur zusammen, folglich fand man etwa in den typischen Arbeiterbezirken breite Schichten von ärmerer Bevölkerung. Das soziale Gefälle Wiens ging vom Stadtzentrum aus über die Vorstädte und späteren Innenbezirke in Richtung Vororte bzw. Außenbezirke, obwohl diese allgemeine Einschätzung nicht über die Inhomogenität innerhalb der drei Zonen City, Innenbezirke und Außenbezirke hinwegtäuschen soll. Man konnte etwa nicht alle Innenbezirke gleich einstufen, auch unter ihnen gab es solche, die sozial niedriger gestellt waren als so mancher Außenbezirk. Margareten beispielsweise war als Innenbezirk von der sozialen Stellung seiner Einwohner her weit hinter den sich immer mehr verbürgerlichenden Außenbezirken wie Döbling oder Hietzing. Im Fall des 2. Bezirkes, dessen Gebiet etwa im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu den vornehmen Wohnvierteln gehörte, lässt sich sehr gut die Verschiebung der sozialen Stellung

²⁴⁸ Vgl. dazu und im Folgenden: ebd. 19-22.

beschreiben, denn bis zur Jahrhundertwende hatte er diese Position verloren bzw. gehörte zu den sozial gemischten Bezirken.²⁴⁹

Für die soziale Klassifikation eines Bezirkes bieten sich unterschiedliche Indikatoren an, wobei Renate Banik-Schweitzer für ihre Darstellung der sozialen Gliederung Wiens die folgenden vier ausgewählt hat: Anteil der Arbeiter, Tagelöhner und Lehrlinge an den Erwerbstätigen, Anteil der Hausdienerschaft, durchschnittliche Wohnungsgröße sowie durchschnittlicher Wohnungsbelag. Ihre Berechnungen reichen von 1869 bis 1910, fallen damit ziemlich genau in den hier betrachteten Zeitraum, wobei die Leopoldstadt und Brigittenau die ganze Darstellung über als eine Einheit angesehen werden. Nach Ermittlung des arithmetischen Mittels aus den Rängen jedes Bezirkes in jeder Teilkategorie wurde eine allgemeine soziale Rangordnung aufgestellt. 1869 noch hinter der Inneren Stadt und der Wieden auf dem 3. Platz, nahm der 2. Bezirk 1880 nur noch den sechsten Rang, 1890 und 1900 den achten Rang und 1910 schließlich den neunten und letzten Platz ein. Er wurde vor dem Ersten Weltkrieg also unter den Innenbezirken als sozial niedrigster eingestuft, außerdem hatte kein anderer Bezirk seine Stellung zwischen 1869 und 1910 so stark verschlechtert. Für den Zeitraum 1890 bis 1910 wurde auch eine Reihung inklusive Außenbezirke vorgenommen, hier nahm der 2. Bezirk von insgesamt 19 Positionen den achten (1890), zehnten (1900) und schließlich elften Rang (1910) ein.²⁵⁰

Um nun den Grund für diesen extremen sozialen Abstieg im Vergleich zu anderen Bezirken ermitteln zu können, macht eine Analyse der Einzelkategorien dieser Berechnung Sinn. Es gilt demnach herauszuarbeiten, ob alle vier Bereiche in gleicher Weise zu diesem Ergebnis beitrugen oder ob einer oder zwei unter ihnen hier besonderen Einfluss ausübten.

Bezieht man in den Terminus Arbeiter auch die Tagelöhner, Lehrlinge und niedrigen Angestellten mit ein, so entwickelten sich die Anteile im 2. Bezirk von 63 % (1869), über 53 % (1880) und 45 % (1890) bis hinunter auf 42,5 % 1900 und letztlich 46 % im Jahr 1910 (die letzten beiden Anteile gelten nur für die Leopoldstadt). Tatsächlich ist hier, wie generell in den Innenbezirken, eine eher sinkende Tendenz zu erkennen, obwohl der Anteil nach der Jahrhundertwende wieder stieg. Der 20. Bezirk mit 70 % im Jahr 1900 und 72 % im Jahr 1910 zeigt dagegen einerseits einen recht hohen Anteil, andererseits auch eine steigende Tendenz.²⁵¹ Eine schlechtere Position aufgrund des Arbeiteranstiegs dürfte hier besonders durch die Zusammenlegung von 2. Bezirk und dem 20. als Arbeiterbezirk entstanden sein. Legt man

²⁴⁹ Vgl. Banik-Schweitzer, Historischer Atlas, Dok. 1. und 2. Lieferung, Einleitung, 3-5.

²⁵⁰ Vgl. Renate Banik-Schweitzer, Zur sozialräumlichen Gliederung Wiens 1869-1934 (Wien 1982), 68-70.

²⁵¹ Vgl. ebd. Tabellen 17-21, 118-123.

beide Bezirke auch 1900 und 1910 zusammen, so ergibt sich ein Arbeiteranteil von 51 % bzw. 56%. Dies bedeutet, dass sich für den Gesamtzeitraum zwar zwischen 1869 und 1910 ein Sinken des Arbeiteranteils ergäbe, ab 1890 aber der Arbeiteranteil wieder zu steigen begann.

In Bezug auf die Hausdienerschaft wurde bereits im vorherigen Abschnitt erläutert, dass sich der 2. Bezirk von der Position als Innenbezirk mit dem größten Hausdienerschaftsanteil – die Innere Stadt wies immer den höchsten Anteil auf und ist gesondert zu betrachten – zu jenem mit dem zweitniedrigsten Anteil hinter Margareten entwickelte, wenn man den 20. Bezirk mit lediglich 3,2 % im Jahr 1910 nicht miteinrechnet. Das Vorhandensein einer Hausdienerschaft bzw. ihr Umfang kann selbstredend als Indikator für eine Oberschichtbevölkerung angesehen werden, deren bevorzugter Wohnort eindeutig im 1. Bezirk war.²⁵² Diesbezüglich deckt sich die Entwicklung der Kategorie Hausdienerschaft ziemlich genau mit der allgemeinen von Banik-Schweitzer beschriebenen Tendenz des 2. Bezirkes. Ein logischerweise noch schlechterer Wert ergäbe sich bei Zusammenlegung des 2. und 20. Bezirkes, da letzterer ja kaum über Hausdienerschaft verfügte.

Bei der Ermittlung der Wohnungsgrößen werden die Wohnungsbestandteile pro Wohnung berechnet, die aber noch nichts über die Dichte der Bevölkerung in diesen aussagen. 1869 jedenfalls hatte der 2. Bezirk nach der Inneren Stadt die größten Wohnungen mit durchschnittlich 3,25 Wohnungsbestandteilen aufzuweisen. 1880 war in allen Innenbezirken die durchschnittliche Wohnungsgröße gestiegen, nur im 2. Bezirk war sie geringfügig gesunken. Daraus resultierte der Abstieg des 2. Bezirkes auf den sechsten Platz, womit er zwar noch vor der Landstraße und Margareten lag, sich aber schon unter dem Durchschnitt Wiens von 3,37 befand. 1890 war die Größe weiter auf 3,1 Bestandteile pro Wohnung gesunken, was auch 1900 so blieb (2. und 20. Bezirk), 1910 betrug sie nur noch durchschnittlich 2,84. Die Wohnungsgröße hatte sich damit im untersuchten Zeitraum im 2. Bezirk verringert und damit nicht nur die interne Stellung im Vergleich mit den anderen Innenbezirken, sondern auch allgemein lag dieser Indikator ab 1900 unter dem Durchschnitt von Wien.²⁵³

Wirkliche Aussagekraft kann der Wohnungsgröße aber nur in Zusammenhang mit der Anzahl der darin wohnenden Personen eingeräumt werden, der Dichte des Wohnungsbelages also. Man könnte sich nun auf die Bevölkerung pro Wohnung berufen, hier wies der 2. Bezirk mit 5,89 Personen im Jahr 1869 den höchsten Wert unter den Innenbezirken auf, gefolgt vom

²⁵² Vgl. ebd. 56f.

²⁵³ Alle erwähnten und folgenden Daten zur Wohnungsgröße und Belagsdichte vgl. Peter Feldbauer, Stadtwachstum und Wohnungsnot. Determinanten unzureichender Wohnungsversorgung, Wien 1848-1914 (Univ. Habil.-Schr., Wien 1976), Tabelle 19, 144 und Tabelle 26, 158 und Anhang Tabelle 15, 338.

1. Bezirk mit 5,23 Personen je Wohnung. Ruft man sich jedoch die Unterschiedlichkeit in der Größe der Wohnungen, d. h. in der Anzahl der Wohnungsbestandteile in Erinnerung, so wird – wie Feldbauer betont – das Verhältnis der Bevölkerung zu den Wohnungsbestandteilen als einzig verlässlicher Wert für die Belagsdichte erkennbar. In diesem Fall war nämlich der 1. Bezirk mit nur 1,07 Personen pro Wohnungsbestandteil der Bezirk mit der geringsten Belagsdichte und der 5. Bezirk – bei der Bevölkerung pro Wohnung mit 4,18 den geringsten Wert aufweisend – hatte mit 1,85 Personen je Bestandteil die dichteste Wohnungsbelegung. Dahinter folgte auch schon der 2. Bezirk mit 1,75 Personen pro Wohnungsbestandteil. Die größten Wohnungen in der Inneren Stadt hatten also die niedrigste Belagsdichte, die kleinsten in Margareten die höchste, der 2. Bezirk aber hatte trotz vieler großer Wohnungen auch die zweithöchste Belagsdichte. 1880 war die Belagsdichte in allen Innenbezirken gesunken, im 2. aber nur wenig auf 1,72 und damit hatte der Bezirk nun auch Margareten übertroffen. Dies war besonders der oben thematisierten Verkleinerung der durchschnittlichen Wohnungsgrößen bei gleichzeitig starkem Anstieg der Bezirksbevölkerung zuzuschreiben. Auch zwischen 1890 und 1910 war der Wert der Belagsdichte im 2. inklusive 20. Bezirk von 1,66 auf 1,63 und letztlich 1,58 zurückgegangen, was aber immer noch weit über dem Durchschnitt lag und eher mit den Werten der typischen Arbeiteraußenbezirke als mit jenen der übrigen Innenbezirke korrelierte.

Passend dazu kann noch der Anteil der amtlich als überbevölkert eingestuften Wohnungen für 1880 herangezogen werden, der im 2. Bezirk rund 6 % betrug und ihn damit ebenfalls zum Innenbezirk mit dem höchsten Wert machte (im 1. Bezirk etwa betraf dies nicht einmal 1 %, im 5. Bezirk 3 % der Wohnungen).²⁵⁴

Die Verschlechterung der Lage des 2. Bezirkes beruht im Grunde also auf allen vier Teilkategorien. Dies trifft noch stärker zu, wenn man wie Banik-Schweitzer bei ihrer Klassifikation des sozialen Niveaus der Bezirke über den gesamten Zeitraum den 2. und 20. Bezirk als Einheit betrachtet. Der Anteil der Hausdienerschaft ging stark zurück, die Wohnungsgröße verringerte sich ganz im Gegensatz zu jener in den anderen Innenbezirken, und auch die Belagsdichte der Wohnungsbestandteile war im 2. Bezirk am höchsten, auch wenn diese zumindest im Sinken war. Bezogen auf den Arbeiteranteil kann nicht von einer Steigerung zwischen 1869 und 1910 gesprochen werden, jedoch aber von einer steigenden Tendenz ab den 1890er Jahren. Außerdem ist hier zu beachten, dass der Arbeiteranteil in den übrigen inneren Bezirken stark zurückging, während er im 2. zwar vorerst rückläufig, dann aber wieder ansteigend

²⁵⁴ Vgl. Stephan Sedlacek, Die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1880, Bd. 1 Wohnverhältnisse (Wien 1887), 37.

war. Der soziale Abstieg des 2. Bezirkes ist damit veranschaulicht worden, begründet muss er wohl mit dem massenhaften Zustrom an ärmeren Bevölkerungsschichten in dieses Gebiet werden, von denen viele als Industriearbeiter oder Kleinhändler ihr Glück in der Leopoldstadt und Brigittenau versuchten. Auch die aus den Innenbezirken zunehmend verdrängte Arbeiterschicht siedelte sich etwa nahe den Produktionsstandorten in der Brigittenau an.²⁵⁵ Beides, Zuwanderung von Ausländern und innerstädtischen Arbeitern, führte zu einer Verdichtung des Wohnungsbelages und auch zu einer Verkleinerung der durchschnittlichen Wohnungsgröße, wodurch sich die Wohnsituation enorm verschlechterte.

Dieser Mangel an Wohnmöglichkeiten bzw. die Unfähigkeit, sich diese alleine leisten zu können, wird auch durch den Bettgeher- und Untermieteranteil des Bezirkes illustriert. 1869 lag er mit 27 % schon über dem Durchschnitt, aber im Vergleich mit den übrigen Innenbezirken nicht auffallend hoch, ab 1880 aber hatte der 2. Bezirk verglichen mit den anderen Innenbezirken mit Abstand die höchste Bettgeher- und Untermieterquote mit 21 %, was auch trotz sinkender Tendenz 1890 (18 %) und 1900 (14 %) so blieb, als auch die Außenbezirke miteinbezogen wurden. Betrachtet man Leopoldstadt und Brigittenau im Jahr 1900 getrennt, so hatte die Brigittenau mit 17 % sogar gegenüber Ottakring (9 %) oder Margareten (12 %) einen extrem hohen Anteil an Bettgehern und Untermietern aufzuweisen. Den zweithöchsten Anteil, wenn auch nicht mehr in so großem Abstand zu den übrigen Gemeindebezirken, hatte auch schon die Leopoldstadt mit 13 %. Beide Bezirke wiesen damit über den gesamten Zeitraum hinweg überdurchschnittlich viele oder sogar die meisten Bettgeher und Untermieter im Verhältnis zur Bevölkerung auf.²⁵⁶

Auch der Durchschnittszins pro Zimmer kann als Indikator für die soziale Position der Bezirke und deren Entwicklung dienen. 1849, 1858 und 1871 hatte der 2. Bezirk nach der Inneren Stadt stets die teuersten Mieten, zu diesem Zeitpunkt waren hier noch kaum kleine Arbeiterwohnungen vorhanden, außerdem war er relativ zentrumsnah, was ebenfalls ein Kriterium für höhere Mietpreise war. Betrachtet man die Lage um 1900, so war die Leopoldstadt nun recht weit zurückgefallen, der 4. war an seine Stelle hinter die Innere Stadt gerückt. Der 2. Bezirk hatte trotz isolierter Betrachtung vom 20. Bezirk, der mit seinen vielen Kleinwohnungen für die Industriearbeiter noch weiter hinten lag, seine Stellung verschlechtert. Dies ist auf den auch hier einsetzenden Arbeiterwohnbau zurückzuführen.²⁵⁷

Damit wird der soziale Abwärtstrend des 2. Bezirkes deutlich, den man nicht allein aus der

²⁵⁵ Vgl. Banik-Schweitzer, Sozialräumliche Gliederung, 57.

²⁵⁶ Vgl. ebd. Tabellen 11-14, 109-113.

²⁵⁷ Vgl. ebd. 32-35.

Rolle der Brigittenau als Arbeiter- und Industriebezirk rechtfertigen kann. Auch im 2. Bezirk gab es viele (jüdische) Kleinhändler bzw. kleine Gewerbetreibende, zunehmend Arbeiter sowie Bettgeher und Untermieter, durchschnittlich viel mehr als in den anderen inneren Bezirken, die Wohnungsgröße verringerte sich, die Belagsdichte war aber durchgehend sehr hoch. Auch die im Durchschnitt günstiger werdenden Mieten sind ein Zeichen für den Bau von Kleinwohnungen und für die Abnahme der Attraktivität des Bezirkes bzw. für seinen sozialen Abstieg. Nicht nur, dass sich der 2. Bezirk damit stark von den übrigen Innenbezirken – abgesehen vom ebenfalls sozial absteigenden 3. Bezirk – und ihrem sozialen Aufstieg unterschied, auch stand dieser Abwärtstrend den großen und prestigeträchtigen Infrastrukturprojekten Donauregulierung und Weltausstellung in diesem Stadtteil gegenüber. Dadurch hätte er im Grunde aufgewertet werden müssen, denn schließlich verbesserte sich auch die Infrastruktur maßgeblich. Gerade die Bahnhöfe aber und die erst durch die Donauregulierung ermöglichten Industrieansiedlungen zogen viele Zuwanderer und Arbeiter an, was den Wohnbelag massiv erhöhte und Arbeiterwohnquartiere im Bereich der Fabriken zur Folge hatte. Auch auf den Einfluss der vielen bedürftigen jüdischen Zuwanderer aus dem Osten muss hier hingewiesen werden, denn diese bewirkten ebenfalls eine soziale Abstufung des Bezirkes. Die Aufwertung, die der Bezirk im infrastrukturellen und wirtschaftlichen Bereich erlebte, führte nicht zu einer ebensolchen hinsichtlich seiner Sozialstruktur.

3.6 Siedlungsstruktur

In den vorangegangenen Abschnitten wurde bereits hinlänglich dargelegt, dass der 2. Bezirk und besonders die Leopoldstadt, bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hin aber auch die Brigittenau, eine beträchtliche Bevölkerungsentwicklung und damit einhergehend eine hohe Dichte in Bezug auf den Wohnungsbelag zu verzeichnen hatte. Für das Jahr 1851 und damit kurz nach der Gründung des 2. Bezirkes wurde die Zahl von 895 Häusern ermittelt, die bis 1856 bereits auf 1.211 angestiegen war und damit eine Steigerung von 35 % innerhalb dieser fünf Jahre ergibt. Darauf folgte wieder eine 30 %-ige Zunahme bis 1869, als der Bezirk 1.571 Häuser zählte. Ab dann nahm die Häuserzahl für das Gebiet Leopoldstadt und Brigittenau bis 1900 pro Dezennium um etwa 500 zu, von 1900 bis 1910 um rund 650. Betrachtet man die Jahre 1900 und 1910 geteilt, so entfielen auf die Leopoldstadt 2.076 bzw. 2.600 Häuser und auf die Brigittenau 1.033 bzw. 1.168, damit beherbergte Letztere rund ein Drittel der Häuser. Der prozentuale Zuwachs an Häusern war somit in der Leopoldstadt in dieser Periode bedeutend höher als in der Brigittenau.

Der gesamte 2. Bezirk blieb folglich bis zur Jahrhundertwende jener mit den meisten Häusern

in Wien, was bei Betrachtung der Bevölkerungszahlen durchaus gerechtfertigt war, dennoch schien dies verhältnismäßig zu wenig gewesen zu sein, und die bereits behandelten kleinen Wohnungen waren hoffnungslos überfüllt.²⁵⁸

Generell war die Verbauung des Bezirkes um die Mitte des Jahrhunderts noch nicht sehr weitläufig, vielmehr betraf sie in durchgehender Form nur ein kleines Gebiet, dafür wurde sie hier immer dichter. Flächenmäßig war der Bezirk mit über 3.000 Hektar der größte, unter den Innenbezirken sogar mit Abstand. Auf Bauareal entfielen jedoch nur zwischen 4 % (1857) und 10 % (1900). Die Bevölkerungsdichte bezogen auf die bebaute Fläche übertraf damit jene der Inneren Stadt.²⁵⁹ Gründe für einen derart großen, nicht bebauten Bezirksteil sind erstens der weitläufige Prater, der als Grünfläche erhalten bleiben sollte, zweitens die Gefahr von Überschwemmungen, die nun einmal große Teile des Areals vor der Donauregulierung bedrohte, und drittens die doch erst zum Ende des Jahrhunderts hin einsetzende dichtere Verbauung der Brigittenau. Trotzdem war der 2. Bezirk im Zeitraum 1857 bis 1890 jener, der in absoluten Zahlen am meisten an Bauareal zunahm (von 123 Hektar auf 266 Hektar), was jedoch bei der äußerst geringen Ausgangslage von 4 % der Bezirksfläche im Jahr 1857 nicht überbewertet werden sollte.²⁶⁰ Dennoch hatte sich die bebaute Fläche zwischen 1857 und 1900 mehr als verdoppelt und bis 1910 verdreifacht. Wenn also der Bezirk auch bis zur Jahrhundertwende in seiner Gesamtheit noch nicht dicht verbaut war, so setzte besonders in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts eine Intensivierung und Ausweitung der bebaubaren Gründe ein. Im Folgenden soll betrachtet werden, wo der Bezirk wann und in welchem Ausmaß verbaut wurde bzw. welche Flächen zur Jahrhundertwende noch frei von Bebauung waren.

3.6.1 Leopoldstadt

In jedem Fall waren in der Leopoldstadt nach der Donauregulierung Bauflächen frei, die sich für eine Besiedlung anboten. Zuvor waren weite Teile dieser Gründe schlicht eine von Hochwasser gefährdete, feuchte Aulandschaft. Das projektierte Viertel Donaustadt, das auf den durch die Donauregulierung erschlossenen bzw. sicher gemachten Gründen oberhalb des Nordbahnhofes und zwischen Lassalle- und Ausstellungsstraße vorgesehen war, entwickelte sich erst allmählich. Die Hoffnungen, dass sich hier ein reges Handelszentrum entwickeln sollte, wurden nicht erfüllt, denn der zwar in Gang gekommene Donauhandel blieb insgesamt hinter den hohen Erwartungen zurück. Auch ein hier vorgesehenes Cottage-Viertel wurde

²⁵⁸ Vgl. Felix Olegnik, Historisch-statistische Übersichten von Wien, I. Teil: Naturverhältnisse, Gebiet, Bevölkerung, Gesundheits- und Wohlfahrtswesen (Wien 1956), 23 und 62.

²⁵⁹ Vgl. ebd. 73f.

²⁶⁰ Vgl. ebd. 78f.

letztendlich in Zusammenhang mit der Krise ab 1873 nicht realisiert.²⁶¹ Die 200 hier schon während der Donauregulierung geplanten Wohnungen kamen nie über das Planungsstadium hinaus. Betrachtet man das Baualter der dort 1920 stehenden Gebäude, so sind die frühesten Bauten in diesem Bereich in den 1880er Jahren entstanden, nämlich spärlich entlang der Lassallestraße, rund um den Mexikoplatz sowie in der Engerth-, Vorgarten- und Wehlstraße, am Handelskai und in der Ennsgasse. In den 1890er Jahren nahm die Bautätigkeit auch hier zu, genauso wie in der Ausstellungsstraße und der parallel dazu verlaufenden Stuwertstraße. Der größte Teil der Gebäude in diesem Viertel – das als „Stuwerviertel“ bezeichnet wird – wurde jedoch in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts errichtet.²⁶² In Schwung gebracht wurde die Verbauung besonders auch durch den Bau der zwei Praterkasernen 1894–96, der Schuckertwerke in der Engerthstraße wie auch der Straßenbahnremise Vorgarten im Jahr 1897.²⁶³

Von der eben beschriebenen Entwicklung ausgenommen sind die Anlagen am Handelskai, denn mit dem Bau von Lagerhäusern, Umschlagplätzen, Schiffsanlegestellen sowie Haltestellen und Bahnhöfen für Verkehrsanlagen wurde schon bald nach der Donauregulierung in den 1870ern begonnen.

Betrachtet man den historischen Kern der Leopoldstadt, d. h. jenen als ersten dicht bebauten Abschnitt südwestlich der Prater- und Heinestraße, so offenbart sich nicht nur ein beträchtlicher Teil an vor 1850 erbauten Gebäuden, sondern auch eine wenig gleichmäßige Straßenstruktur. Diese trifft besonders für das Karmeliterviertel rund um die Karmeliterkirche zu, viele kleine enge Gassen heben sich deutlich von der rasterartigen Struktur der übrigen Bezirksteile von Leopoldstadt und Brigittenau ab. Hier reihen sich zu den älteren Bauten auch viele, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden sind. Rund um die Franzensbrücken- und Praterstraße fällt eine vorwiegend vor 1850 entstandene Bebauung auf, genauso im dem Donaukanal und damit der Stadt näheren Teil der Taborstraße sowie südlich des Augartens.²⁶⁴

In den ersten beiden Jahrzehnten nach 1850 wurden alte Besitze verkauft und genauso wie Gärten und ödes Land den Siedlungszwecken unterworfen, es entstanden viele Miethäuser mit kleinen Wohnungen, die der wachsenden Bevölkerung Rechnung tragen sollten. Besonderen Bauzuwachs erlebten in dieser Periode der Bereich südlich der Heinestraße bis etwa auf die Höhe der Blumauergasse, aber auch die Odeongasse sowie die Kleine und Große Mohrengasse.

²⁶¹ Vgl. Banik-Schweitzer, Wien wirklich, 164.

²⁶² Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.7.1 1920/2.

²⁶³ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 128.

²⁶⁴ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.7.1 1920/2.

se. Zwischen Augarten und Donaukanal wurde die Verbauung auf der Fläche zwischen Nestroygasse und Leopoldsgasse bzw. Hollandstraße verdichtet. Es wurden jedoch nicht nur Mietshäuser, sondern auch prunkvolle Paläste für betagtere Bewohner in der Praterstraße, Taborstraße, Großen Sperlgasse, Kleinen Pfarrgasse oder Oberen Augartenstraße errichtet, die z. T. heute noch bestehen. Gemeinsam mit monumentalen öffentlichen Bauten wie der Synagoge in der Tempelgasse oder dem erweiterten Spital der Barmherzigen Brüder werteten diese und ähnliche, schon bestehende, Prachtbauten das Bezirksbild beträchtlich auf und verhinderten ein Gesamtbild eines einheitlichen Arbeiter- und Unterschichtenbezirkes.²⁶⁵

Zwischen 1870 und 1890 wurde die Dichte der Gebäude noch erhöht. Zusätzlich zu den oben beschriebenen Zonen, deren noch freie Flächen nun zunehmend ausgefüllt wurden, erlebte das von Augarten, Nordwestbahn und Nordbahn begrenzte Viertel nördlich der Heinestraße – „Im Volkert“ genannt – eine rege Verbauung. Hier ist auf dem Plan der Leopoldstadt von 1910 auch deutlich der regelmäßige Straßenraster zu erkennen, der u. a. die Darwingasse, Volkertstraße und Lessinggasse sowie die Fugbachgasse, Springergasse, Rueppgasse, Pazmanitengasse, Vereinsgasse und Alliiertenstraße umfasste. Südlich des Augartens rückte man mit der Bebauung zwischen Rembrandtstraße und Scholzgasse weiter in Richtung Brigittenau vor.²⁶⁶ In dieser Zeit wurden im Bezirksteil „Am Schüttel“, der auf dem Pratergelände entlang des Donaukanalufers – der Schüttelstraße – verläuft, vornehme Villen und Zinsburgen sowie „vornehm sich gebende Wohnkasernen“ gebaut. Es handelte sich hier um eine ruhige und auf der Hinterseite von Grün umgebene Gegend.²⁶⁷

Im letzten Jahrzehnt vor der Jahrhundertwende wurden noch freie Flächen im Dreieck zwischen Nordwestbahnhof, Nordbahnhof und Am Tabor verbaut sowie südwestlich des Augartens, zusätzlich noch die bereits erwähnten Gründe der „Donaustadt“ in Richtung Donau.²⁶⁸ Die Siedlungsentwicklung arbeitete sich demnach kontinuierlich von der historischen Leopoldstadt besonders in Richtung Norden und Nordosten vor, anfangs langsam und eher zum Ende des Jahrhunderts hin erst intensiv. Der Prater im Osten wurde zwar im Zuge der Weltausstellung und ihren Folgebauten auch etwas umstrukturiert, blieb im Wesentlichen genauso wie der Augarten aber grün. Im Süden baute man entlang der Schüttelstraße, ansonsten wurde die vormärzliche Baustruktur rund um Praterstraße und Karmeliterstraße verdichtet. Die vornehmeren Leopoldstädter Häuser und damit Bewohner waren hier zu finden, bevorzugt in der Praterstraße, Taborstraße sowie den Straßen rund um den Augarten.

²⁶⁵ Vgl. ebd. und Heimatbuch, 149f.

²⁶⁶ Vgl. ebd. 2.7.1 1920/2.

²⁶⁷ Vgl. Heimatbuch, 174.

²⁶⁸ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.7.1 1920/2.

3.6.2 Brigittenau

In der Brigittenau gab es um die Mitte des 19. Jahrhunderts lediglich eine Siedlung mit dörflichem Charakter, die ohne jedes System und Baugenehmigung der Behörde von den dortigen Gemüsegeärtnern angelegt worden war.²⁶⁹ Die Bewohner- und Hüttenzahl nahm ständig zu, diese wilde Siedlung war der Stadt jedoch ein Dorn im Auge, und gleichzeitig wollte man in Hinblick auf die anstehende Donauregulierung diese Flächen gleichmäßig parzellieren und zur Verbauung freigeben. All dies führte zur Ausarbeitung eines Regulierungsplans für die Brigittenau, der von Ludwig Förster Anfang der 1860er erstellt und 1864 von August Siccard von Siccardsburg überarbeitet wurde. Geplant war eine von Bäumen gesäumte und mit einem Kirchen- und Promenadenplatz versehene Hauptstraße von der Augartenstraße in Richtung Jägerhaus, also etwa entlang der Jägerstraße, und dann weiter bis über den Donaukanal bei Nußdorf führend. Auch die rasterförmige Anlage der Straßen wurde hier projiziert, wie auch Marktplätze und Donaukanalübergänge. In etwas abgeänderter Form wurde ein beträchtlicher Teil dieser Planung mit der Zeit auch realisiert.²⁷⁰

Unter Berücksichtigung des Planes wurde der Bezirksteil nordwestlich des Augartens neu angelegt, zuerst begann die Verbauung in der Dammstraße, Wintergasse (heute Hartlgasse), Raffaelgasse und der Jägerstraße in diesem Bereich, der Pappenheimgasse, Brigittagasse, Greiseneckergasse und Gerhardusgasse. In den 1870er und 1880er Jahren intensivierte sich die Verbauung dort und setzte auch vermehrt in der Wallensteinstraße, dem südlichsten Teil der Jägerstraße bis zum Mathildenplatz (heute Gaußplatz), der Webergasse, Othmargasse, Kluckygasse und Hannovergasse ein. Das gleiche galt für die Bäuerlegasse, Karajangasse, Wasnergasse, Strefflgasse und Rauscherstraße gleich neben dem Augarten.²⁷¹ Hier wurden von der Allgemeinen Österreichischen Baugesellschaft, die 1869 die Ecksteinschen Gründe erworben hatte, und dem Brigittenauer Bauverein durchwegs dreistöckige Wohnhäuser errichtet. Vereinzelt befanden sich hier auch schon vierstöckige Wohngebäude.²⁷²

Man hatte sich eine rasche Verbauung der durch die Donauregulierung geschaffenen Gründe zwischen Nordwestbahnhof und Donau erwartet („Obere Donaustadt“ genannt), auch hier, wie im Leopoldstädter Teil der Donauregulierungsgründe, konnte die Realität diesen Erwartungen aber nicht standhalten. Für die rasterförmig parzellierte Zone zwischen Bahnhöfen bzw. Bahngleisen und Donau gilt generell, dass sie isoliert vom übrigen Bezirksgebiet war und daher wenig attraktiv. Erst mit der Ansiedlung großer Industriebetriebe Ende des Jahr-

²⁶⁹ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 76.

²⁷⁰ Vgl. ebd. 79-81.

²⁷¹ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.7.1 1920/20.

²⁷² Vgl. Kaiser, Brigittenau, 87.

hunderts wurde die Verbauung etwas belebt und erfolgte entlang der eine Verbindung zur Leopoldstadt darstellenden Dresdner Straße, Rebhanngasse, Ospelgasse, Leystraße, Salzachstraße und Wehlistraße. In das letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts fielen auch die Bauten in der nördlichen Klosterneuburger Straße und Treustraße, Burghardtgasse, Adalbert Stiftergasse und Romanogasse. Auch die Brigittenauer Lände entlang des Donaukanals nahm an Gebäuden zu.²⁷³

Das Kerngebiet rund um die 1874 eingeweihte Brigittakirche verdichtete sich also zunehmend mit hoch- und spätgründerzeitlichen Massenzinshäusern, durchmischt wurde das Bezirksbild von Industriebetrieben. Auch entlang der Klosterneuburger Straße, Jägerstraße und Treustraße ergab sich dieses Bild. Eine etwas aufgelockerte Form der Verbauung fand sich zwischen Nordwestbahn und dem Donaustrom (siehe Plan der Brigittenau von 1910 im Anhang). Betrachtliche Teile des Bezirks, vor allem der nordwestliche Teil der Brigittenau, waren aber um 1900 noch nicht verbaut, sondern Gärten und Wiesenflächen mit darauf verstreuten Keuschen.²⁷⁴ In jedem Fall handelte es sich um einen Industrie- und Arbeiterbezirk, 1910 gab es hier rund 20.000 Wohnungen, die jedoch zumeist lediglich aus Zimmer und Küche bestanden und stark überbelegt waren.²⁷⁵

3.6.3 Kaisermühlen

Auf der durch die Donauregulierung entstandenen und damals noch zum 2. Bezirk gehörenden Insel zwischen Donau und Alter Donau wurde ebenso ein gleichmäßiger Straßenraster angelegt. Diese kleine Insel war mit der Regulierung des Flusses jedoch von der Stadt und dem 2. Bezirk abgeschnitten worden. Man hoffte auf die Kronprinz-Rudolf-Brücke als Verlängerung der Ausstellungsstraße und damit direkte Verbindung nach Kaisermühlen, dies erfüllte sich aber nicht, da die Brücke weiter stromaufwärts errichtet wurde. Trotzdem wurde schon in den 1870er Jahren des 19. Jahrhundert hier gebaut, die k. u. k. Militärschießstätte am Säulenhafen nahm eine Fläche von 200 Hektar ein, erste große Zinshäuser wie das Henzelhaus oder die Hruschkahäuser wurden gebaut und Kaisermühlen zum Arbeiterviertel. Die volkstümliche Bezeichnung „Hungerinsel“ bezog sich auf die kaum vorhandenen Verdienstmöglichkeiten der dort lebenden Bevölkerung, da seit der Donauregulierung auch die Dampfschiffstation an das rechte Ufer verlegt worden war.²⁷⁶

1875 zog die ein Jahr zuvor eröffnete Volksschule in einen Neubau am Schüttauplatz um, davor mussten die Kinder den Fluss mit der Fähre überqueren, um dann zu Fuß die Volks-

²⁷³ Vgl. Czeike, Historisches Lexikon Wien, Bd. 1, 466 und Czeike, Historischer Atlas, 2.7.1 1920/20.

²⁷⁴ Vgl. Kaiser, Brigittenau 90.

²⁷⁵ Vgl. Roland P. Herold, Brigittenau: Von der Au zum Wohnbezirk (Wien 1992) 49f.

²⁷⁶ Vgl. Liselotte Hansen-Schmidt, Donaustadt: Stadt am anderen Ufer (Wien 1992), 107f.

schule in der Leopoldstadt erreichen zu können. Eine Attraktion stellte das 1880 eröffnete „Franz-Joseph-Land“ dar, ein Komplex aus Wirtshäusern, Ringelspielen, Fisch- und Backhendlstuben und einer Tanzwiese. Es war sozusagen ein Prater für die „kleinen“ Leute, der sich auf beiden Seiten der Wagramer Straße erstreckte. Von den Anfang der 1880er Jahre rund 1.000 Einwohnern Kaisermühlens waren viele Arbeiter, die bei Donauregulierungs- und Brückenbauarbeiten beschäftigt waren und danach beim Fabriksbau des Textilverarbeitungsbetriebes Edlinger Arbeit fanden. In diesem Zusammenhang wurden auch zwei moderne Wohnhäuser mit 50 Kleinwohnungen für die Fabriksarbeiter gebaut. 1895 konnte die Herz-Jesu-Basilika am Schüttauplatz eingeweiht werden, deren Bau schon acht Jahre vorher begonnen hatte.

Als wilde Siedlung entstand kurz vor der Jahrhundertwende das sogenannte „Bretteldorf“ westlich der Wagramer Straße. Hier wohnten in armseligen und notdürftigen Hütten die ärmsten Bewohner Kaisermühlens, und da die Bebauung ohne jegliche behördliche Genehmigung geschah, folgten jahrzehntelange Auseinandersetzungen zwischen Stadtverwaltung und Bewohnern.²⁷⁷ Bis zum Ende des Jahrhunderts war die Bebauung zwar in Gang gekommen und die Flächen parzelliert, der Großteil dieser kleinen Insel war aber unbebaut und bestand besonders auf Floridsdorfer Seite aus Wald- und Wiesenflächen.

Zum Abschluss soll hier noch ein im März 1893 genehmigter Bauzonenplan für die ganze Stadt erwähnt werden, dessen Notwendigkeit aufgrund des explosiven Stadtwachstums schon in den 1880er Jahren erkannt worden war. Die Stadt wurde in Wohn- und Industriegebiete untergliedert, die Höhe der Gebäude sollte abnehmend vom Stadtzentrum zu den Außenbezirken hin verlaufen. Die Realisierung verzögerte sich jedoch immer wieder, der Erste Weltkrieg setzte schließlich allen projektierten Vorhaben ein Ende, wodurch die jahrelangen Planungen nur sehr geringe Effekte nach sich zogen.²⁷⁸ Betrachtet man den damaligen Bauplan, so wurden drei unterschiedliche Zonen für (Wohn-) Gebäude mit maximal zwei, drei und vier/fünf Stockwerken markiert, dazu kamen noch die blaue Industriezone sowie die Grünflächen. Im 2. Bezirk wären die gesamte Insel zwischen Donau und Alter Donau wie auch der gesamte Bereich zwischen Nordwestbahnhof, Nordbahnhof und Donau und der Streifen zwischen Engerthstraße und Donau blau markiert, also als Industriezone ausgewiesen gewesen.²⁷⁹ Wie bereits erwähnt, konnte eine derart scharfe Trennung aber nicht durchgeführt werden, da dann auch etliche bereits bestehende Bauten abgerissen und Grundbesitzer enteignet hätten werden

²⁷⁷ Vgl. ebd. 110-116.

²⁷⁸ Vgl. Paula Luzian, Der Generalregulierungsplan für Wien. In: Karl Brunner (Hrsg.), Umwelt Stadt: Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien (Wien 2005), 69.

²⁷⁹ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 5.3.3.

müssen.

Leopoldstadt und Brigittenau nahmen demnach in Bezug auf das verbaute Gelände bis zur Jahrhundertwende stark zu, wobei der eigentliche Bauboom erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts einsetzte. Bis dahin war dennoch schon ein beträchtlicher Teil der neu geschaffenen Flächen verbaut, und vor allem in der Brigittenau hatte sich das Bild von wenigen, wirr über das Gelände verstreuten Hütten zu einem großteils gerasterten Bezirk mit einem gleichmäßigen Siedlungskern nordwestlich des Augartens und mehreren Fabriksansiedlungen im Bereich zwischen Nordwestbahn und Handelskai gewandelt. Von der riesigen Fläche des Bezirkes war zwar noch lange nicht alles verbaut, jedoch wurden die frühere Aulandschaft und die von Überschwemmung bedrohten Gebiete nun zunehmend baulich erschlossen. Mit dieser Nutzung durch die Industrie kamen auch die Arbeiter und dementsprechend folgte die Erbauung von Arbeiterquartieren, wodurch eines zum anderen führte und eine ehemalige Naturlandschaft, abgesehen vom Prater, im Bereich der Leopoldstadt nur mehr erahnt werden konnte.

4. WIRTSCHAFT

Der folgende Abschnitt soll kurz die Wirtschaftsstruktur und -entwicklung des 2. Bezirkes veranschaulichen. Genauer betrachtet werden der Produktions- und der Dienstleistungssektor, die, wie sich bereits aus der Berufsstruktur ergab, das Hauptgewicht der wirtschaftlichen Tätigkeit im Bezirk trugen. Am intensivsten entwickelte sich in der Betrachtungsperiode der Industriebereich, der sich in der Leopoldstadt verstärkte und in der Brigittenau zum Hauptwirtschaftssektor wurde, und damit hier die meiste Beachtung erfährt. Was den Primärsektor betrifft, so spielte dieser nur eine unwesentliche und auch immer geringer werdende Rolle und wird im Zuge der Entwicklung des Sekundärsektors kurz Erwähnung finden. Neben jenem der Industrie war auch ein starkes Wachstum im Handel zu vernehmen, der zur Branche mit den meisten Beschäftigten im 2. Bezirk wurde. Die bereits in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen wesentlichen Ereignisse waren direkt oder indirekt mit dem Wirtschaftsleben verbunden und veränderten dieses auch nachhaltig, wobei hier vor allem die Donauregulierung zu nennen ist, aber auch die Weltausstellung, die Zuwanderung in den Bezirk oder die Verkehrsentwicklung.

3.1 Sekundärsektor

3.1.1 Erste Tendenzen im Vormärz

Vor der Industrialisierung waren viele Leopoldstädter als Gärtner, Fischer, Schiffer oder Holzarbeiter tätig, der Primärsektor spielte damit wirtschaftlich eine viel größere Rolle als es in Zukunft der Fall sein sollte. Dazu kam das Handwerk als verbreitete Wirtschaftssparte, wobei Sattler und Zimmerleute die größte Gruppe bildeten. Nicht zu vergessen sind die hier vertretenen Dienstleistungsbetriebe wie Gasthäuser und Kaffeesieder sowie viele kleine Geschäfte der unterschiedlichsten Branchen. Als Folge der von der Eisenbahn bewirkten industriellen Revolution kamen vermehrt auch in die Leopoldstadt Fabriken, wodurch auf der einen Seite Entwicklungschancen und Arbeitsplätze geschaffen wurden, auf der anderen aber auch viele Handwerker und Kleingewerbetreibende ihre Existenz bedroht sahen.²⁸⁰ Die Umschichtung im wirtschaftlichen Bereich ist deshalb wie alle anderen einschneidenden Veränderungen als zweischneidiges Schwert zu betrachten.

Zugleich bot die Leopoldstadt gute Voraussetzungen für Branchen, die viel Platz benötigten und Wasser als Antriebskraft und/oder Rohstoff brauchten, wie etwa die chemische Industrie,

²⁸⁰ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 86f.

die Lederfabrikation, Dampfmühlen oder Zuckerraffinieren.²⁸¹ Ebenfalls in Wassernähe entlang des Donaukanals hatten sich schon im 18. Jahrhundert Färbereien angesiedelt, und so schien 1827 eine Färberei in der Schiffgasse als erste *Fabrique* auf. Frühe Maschinenwerkstätten und metallverarbeitende Betriebe siedelten sich in Prater- und Augartennähe an, wie etwa die „Feurspritzenfabrik Fricke“ in der Unteren Augartenstraße.²⁸²

Der industrielle Schub für die ganze Stadt erfolgte jedoch mit der Einrichtung der Eisenbahnverbindung, allen voran der Nordbahn und kurz darauf der Südbahn. Die Hauptproduktionsachse von Wien verschob sich damit um die Mitte des 19. Jahrhunderts von einer Ost-West-Linie zu einer Nord-Süd-Linie entlang des Eisenbahnnetzes, dies zog die zunehmende Ansiedlung von Betrieben und in der Folge auch von Arbeitersiedlungen nach sich. Die besonders in den westlichen Vororten situierte Textilindustrie florierte bis nach der Jahrhundertmitte, danach vollzog sich ein Niedergang zu Gunsten der Bekleidungsindustrie. In unmittelbarer Bahnhofsnähe wurden die dazugehörigen Werkstätten als Maschinenbaubetriebe errichtet, jene der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn befand sich beim heutigen Bahnhof Praterstern, hier wurde 1840 die erste in Österreich gebaute Lokomotive fertiggestellt. Der Betrieb dürfte zu diesem Zeitpunkt der einzige der Maschinenindustrie mit über 100 Arbeitskräften gewesen sein, fünf Jahre später aber – die Werkstätte beschäftigte nun schon mehr als 500 Menschen – gehörten etwa schon die Firmen „Specker“ am Tabor und „Heindörffer“ in der Leopoldstadt mit 200-300 Beschäftigten dazu. Die fortlaufende Intensivierung des Eisenbahnverkehrs und mit ihr des Lokomotiv- und Waggonbaus bescherten diesen und weiteren Unternehmen ökonomische Prosperität.²⁸³ Die Vorteile eines Standortes in Bahnhofsnähe waren klar: niedrige Bodenpreise, die Nähe zum für die Maschinenfabriken so wichtigen Transportmittel sowie die direkte Verbindung zum wichtigsten Abnehmer, der Eisenbahn selbst.²⁸⁴

Was die Brigittenau betrifft, so war diese vor ihrer rasanten Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts überwiegend mit Au- und Waldlandschaften übersät, zwischen denen sich vereinzelt Gemüsegärten befanden. Dementsprechend hatten sich hier holzverarbeitende Betriebe sowie an den Donauarmen gelegene Wassermühlen angesiedelt, in weiterer Folge Färbereien, Walzmühlen, Sägewerke, Torfstechereien und Pottascheerzeugungsstätten. Als

²⁸¹ Vgl. Gerhard Meißl, Im Spannungsfeld von Kunsthandwerk, Verlagswesen und Fabrik. Die Herausbildung der industriellen Marktproduktion und deren Standortbedingungen in Wien vom Vormärz bis zum Ersten Weltkrieg. In: Renate Banik-Schweitzer, Gerhard Meißl, Industriestadt Wien, Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 11, Wien 1983) 99-151, hier 103.

²⁸² Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 42.

²⁸³ Vgl. Gerhard Meißl, Industrie und Eisenbahn in Wien. Von den Anfängen bis 1938 (Wiener Geschichtsblätter Beiheft 5/1987) 4f.

²⁸⁴ Vgl. Eigner, Mechanismen urbaner Expansion, 743.

erste Fabrik wurde um 1810 eine Bleicherei gegründet, in den 1840ern kamen eine Maschinenfabrik, eine Wattefabrik und eine Rohwarenfärberei hinzu.²⁸⁵

Die industrielle Struktur des 2. Bezirkes war damit vor dem Bahnbau nicht besonders umfangreich, viel eher wurden noch mehr agrarische Gewerbe betrieben, wie etwa die Holzverarbeitung oder die Fischerei. All dies war damals durch die weitreichende Aulandschaft mit ihren Wäldern und unzähligen Flussläufen noch gut möglich, man hatte sich an die Gegebenheit der Landschaft angepasst. Vereinzelt gab es schon kleinere Fabriken, vor allem aber noch viele Handwerker, die mit der Zunahme der Industrie jedoch zunehmend ins Abseits gedrängt wurden und sich neue Verdienstmöglichkeiten suchen mussten. Die weitreichenden Veränderungen durch die Eisenbahn wurden eben schon angedeutet, sie wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts jedoch noch gewichtiger.

3.1.2 Langsamer Ausbau bis zur Donauregulierung

Da sich Wien zum Eisenbahnknoten der Monarchie entwickelte, vermehrten sich auch die Maschinenfabriken rasch und konnten expandieren, einschränkend wirkten jedoch die durch die monopolistische Tarifpolitik der Nordbahn hochgehaltenen Kohlepreise. Durch die Betriebsvergrößerungen setzte zum Teil schon eine Randwanderung der großen Fabriken ein, die Nordbahn etwa errichtete in den 1850ern eine weitere Werkstätte entlang der Strecke in Floridsdorf, die Nordwestbahn 1872 in Jedlesee. Im Stadtbereich selbst und damit auch im 2. Bezirk lagen eher die kleineren Maschinenbaubetriebe. Direkt verbunden mit dem Bahnausbau sowie mit der nach der Stadterweiterung einsetzenden Hochkonjunktur des Baugewerbes war auch die Eisen- und Stahlerzeugung. So ließ etwa Graf Henckel von Donnersmark 1866 in Zwischenbrücken neben der Nordbahn einen Hochofen mit Walzmühle errichten, wobei der Betrieb Anfang der 1870er Jahre über 600 Arbeiter zählte. Hier wurden im Zuge der Produktion neuer Schienen auch die alten zurückgenommen, wodurch das Unternehmen zu den von den Eisenbahngesellschaften bevorzugten Betrieben zählte.²⁸⁶

Betrachtet man die Verteilung von Großbetrieben – als solche wurden jene mit einer Erwerbssteuerleistung von mindestens 42 Gulden österreichischer Währung erfasst – 1852, so sind im verbauten Gebiet der Leopoldstadt neben Maschinenfabriken, Betrieben des Metall- und Baugewerbes folgende nennenswerte Industriebranchen zu erkennen: Viele der über das ganze Stadtgebiet verstreuten Nahrungsmittelerzeuger, vereinzelt Textilerzeuger sowie die diese zunehmend ablösenden Betriebe der Bekleidungsindustrie, ferner Druckereien und

²⁸⁵ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 168-172. Rohwaren sind Stoffe, die ein- oder beidseitig geraut wurden wie z. B. Flanell, Biber, Affenhaut etc. Vgl. www.stofflexikon.com (Zugriff am 14. Juni 2013).

²⁸⁶ Vgl. Meißl, Spannungsfeld, 111f.

Ledererzeuger (6 %) entlang des Donaukanals. Zu Beginn der 1870er Jahre war dieses Bild nur leicht verändert, in Bahnhofsnähe befanden sich die größeren Maschinenbaufabriken sowie Metall- und Stahlerzeuger, die kleineren Betriebe hingegen im dichter verbauten Gebiet. Außerdem hielt die Nahrungsmittelindustrie ihre Stellung durch die Nähe zur Stadt als Absatzmarkt. Ansonsten hatten die Druck- und Bekleidungsindustrie zugenommen, letztere war jedoch in allen Innenbezirken in einem ähnlichen oder stärkeren Ausmaß vertreten.²⁸⁷ In der Brigittenau hatte in diesem Zeitraum die Zurückdrängung des Agrarlandes mit seinen Gemüsegärtnern und die Verbauung desselbigen eingesetzt. Parallel dazu siedelten sich auch schon vereinzelt Industriebetriebe an, darunter eine Maschinenfabrik, eine Gasanstalt, eine Kesselschmiedefabrik sowie ein Dampfsägebetrieb zur Verarbeitung von Holz. Bei den Fabrikgründungen und deren Ausbau wurden jedoch nicht immer die vorgegebenen Baulinien eingehalten bzw. die Genehmigungen der Behörde nicht abgewartet, wie dies schon früher bei den Ansiedlungen der Gemüsegärtner und Holzarbeiter in der Brigittenau der Fall gewesen war. Tatsächlich aber stellte in der Brigittenau wie auch in der noch unverbauten Randzone der Leopoldstadt die Gefahr von Überschwemmungen eine große Gefahr dar, die eine dichte Ansiedlung von Industriestätten noch verhinderte. Zusätzlich gab es kein Gewerbe, das ausschließlich oder überwiegend im 2. Bezirk Fuß gefasst hatte, wie es etwa bei der Bekleidungsindustrie im 1., 6. und 7. Bezirk der Fall war.

3.1.3 Rasanter Aufschwung ab 1880

Noch vor Vollendung der Donauregulierungsarbeiten war die 1873 abgehaltene Weltausstellung im Prater impulsgebend für die Wiener Industrie, besonders Bautechnik und Maschinenbau profitierten von der Anwesenheit der bedeutendsten Ingenieure der damaligen Zeit. Auch die Fabrikanten des 2. Bezirkes nahmen zahlreich als Aussteller an der Leistungsschau teil, und schon in den Jahren davor hatten sich neue Industrie Gründungen gehäuft. Mit diesem Gründungsfieber ging jedoch auch eine enorme Bauspekulation einher, die am 9. Mai 1873 zum Börsenkrach und in der Folge zu einer Wirtschaftskrise führte. Davon waren auch viele Betriebe des 2. Bezirkes betroffen, von denen einige als Konsequenz ihren Geschäftsbetrieb aufgeben mussten.²⁸⁸ Im Nachhinein wurden die Weltausstellung mit ihrem Generaldirektor Schwarz-Senborn, aber auch der überschwängliche Gründungseifer von vielen in Frage gestellt. So mancher Unternehmer hatte sich viel von der Ausstellung erhofft und daher zuvor sein Geschäft noch repräsentabel gemacht bzw. auch in die Fertigung von Ausstellungsstü-

²⁸⁷ Vgl. Czeike, Historischer Atlas, 2.3.2/1-3 und Banik-Schweitzer, Historischer Atlas, Dok. 1. und 2. Lieferung, 6f. sowie 3. Lieferung 8f.

²⁸⁸ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 178f.

cken investiert. Die Weltausstellung bedeutete zwar Werbung für die eigene Sache, gleichzeitig stand sie aber auch für hohe Kosten, und die Wirtschaftskrise tat in den Folgejahren ihr Übriges, so mancher Betrieb musste danach Konkurs anmelden.

Die Donauregulierung selbst schuf naturgemäß die Voraussetzungen für ein (relativ) hochwasserfestes und verkehrsmäßig ideal – Donau, Nordbahn und Nordwestbahn – gelegenes Industriegebiet. Die neu gewonnenen Bauflächen wurden auch in Hinblick auf die Entwicklung eines solchen parzelliert, dennoch blieb die Bautätigkeit in den ersten Jahren ohnehin aufgrund der Krise beschränkt und konzentrierte sich weiterhin auf die Flächen entlang der Bahnlinien.²⁸⁹ Der rasante Ausbau großer Industriebetriebe gleich nach der Regulierung des Stromes trat also nicht ein, 1880 etwa waren nicht einmal 10 % der Produktionsstätten Großbetriebe und damit weniger als in der Inneren Stadt – hier machten jedoch Verlagsbetriebe der Bekleidungsindustrie etwa die Hälfte aus – sowie dem 7., 6. und 3. Bezirk.²⁹⁰ Die Krise nach dem Börsenkrach schien damit für Jahre eine Stagnation des Wirtschaftslebens verursacht zu haben, die auch durch die Maßnahmen der Donauregulierung nicht wirklich abgeschwächt werden konnte. Sie konnte aber wichtige Voraussetzungen schaffen für eine Zeit des industriellen Aufschwungs, die wenige Jahre später auch kommen sollte.

Ende der 1870er stellte sich eine Stabilisierung der Wirtschaftslage ein, und um 1880 schien die Krise überwunden zu sein, und neue Industrien mit hohem Innovationspotential wie die Elektroindustrie begannen sich im 2. Bezirk anzusiedeln. Seit Errichtung der Nordwestbahn war auch das Kohlemonopol der Nordbahn gebrochen, damit war das Problem der wachstumshemmenden hohen Energiekosten gelöst. Hinzu kamen weitere Vorteile, wie die in Wien überdurchschnittlich hohe Zahl an qualifizierten Arbeitskräften, genauso aber auch viele arbeitsuchende – oft zugewanderte – unqualifizierte Arbeiter, und natürlich die Nähe zum Absatzmarkt der Metropole selbst. Die deutsche Firma „Siemens & Halske“ war maßgeblich beteiligt am Wachstum der Elektroindustrie in Wien, das ab 1880 überproportional verlief. Von acht Betrieben dieser Branche verdoppelte sich die Zahl bis 1885 und tat dies erneut bis 1890 mit bereits 24 Elektrobetrieben und insgesamt 2.217 Arbeitern, wobei davon 953 auf Siemens & Halske entfielen.²⁹¹

Mit diesem Wachstum wurde die Elektrizität zunehmend in das städtische Leben integriert, und die Nachfrage stieg zunehmend. Für den Bau eines Elektrizitätswerkers in Wien musste zuerst die für die Großstadt problematische Leitungsverlegung gemeistert werden, bis 1889

²⁸⁹ Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 49.

²⁹⁰ Vgl. Banik-Schweitzer, Sozialräumliche Gliederung, Tabelle 1, 98.

²⁹¹ Vgl. Meißl, Spannungsfeld, 124-126.

das erste Werk in der Innenstadt eröffnet werden konnte. Es war bald so stark ausgelastet, dass die inzwischen dafür zuständige „Allgemeine Österreichische Elektrizitäts-Gesellschaft“ 1893 in der Leopoldstadt ein zweites Kraftwerk baute. Neben dieser Gesellschaft gab es noch die „Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft“ mit Sitz in Mariahilf sowie die „Internationale Elektrizitäts-Gesellschaft“ ebenfalls in der Leopoldstadt, deren Zentralstation nahe der Reichsbrücke im Bereich Engerthstraße – Wehlstraße – Wachaustraße situiert war.²⁹²

An anderen Fabriken elektrischer Kraftübertragung in der Leopoldstadt ist vor allem die 1897 gegründete „Österreichische Schuckert-Werke A.G.“ mit ihrem 1899 bezogenen Neubau an der Donau als Zweigwerk des Siemenskonzerns zu nennen, das bald zum größten elektrischen Unternehmen der österreichischen Reichshälfte werden sollte.²⁹³ Überhaupt kam es nach und nach auf den Donauregulierungsgründen zu Fabriksgründungen, darunter die Maschinenfabriken „Ernst Krause & Co“, „Alexander Friedmann“, die „Garvenswerke“ in der Leopoldstadt sowie jene der „Gebrüder Hardy“ oder die „Metallwerke Winter & Adler“ in der Brigittenau. Auch Lederfabriken wie beispielsweise „Gerhardus, Flesch & Co“, „Otto Bergmann“, „Ignatz Löwi“ oder die „Gebrüder Riesz“ fanden sich hier ein. Angeregt wurde die Ansiedlung neuer Fabriken auch von der Politik, die im 1893 beschlossenen Generalbauplan einen Streifen vom Brigittenauer Spitz entlang der Donau bis zur Donaukanaleinmündung als Industriezone deklarierte.²⁹⁴ Die „Erste Wiener Walzmühle Vonwiller & Comp.“ zur Verarbeitung von Getreide wurde 1879 gegründet. Der Komplex befand sich am Handelskai in der Brigittenau und bestand aus Mühle, Kopperei, Silo, Kesselhaus, Maschinenhaus, Stallgebäude und Verwaltungshaus, 1880 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Anfang des 20. Jahrhunderts erhielt die Mühle den ersten Getreideelevators Wiens, wodurch die Schiffe nicht mehr händisch entladen werden mussten.²⁹⁵ Die Lebensmittelbranche war in der Brigittenau besonders durch die „Niederösterreichische Molkerei“, die sich seit 1900 am Hochstädtplatz im ehemaligen Gebäude der Firma „A. Poppek & Söhne“ befand, vertreten. Später baute das Unternehmen hier eine neue Maschinenanlage sowie eine Kühlanlage an der Dresdner Straße.²⁹⁶ Die Donauregulierungsflächen boten für flächenintensive Fabriksgründungen bis etwa 1900 ausreichend Platz, mit zunehmender Verbauung setzte später eine Randwanderung in den späteren 21. Bezirk ein.²⁹⁷ Mit den Fabriken wurde auch der Wohnbau und überhaupt die

²⁹² Vgl. Eva Offenthaler, Die Elektrizitätsversorgung. In: Peter Csendes, András Sipos, Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Budapest/Wien 2003) 179-183, hier 180f.

²⁹³ Vgl. Meißl, Industrie und Eisenbahn, 9.

²⁹⁴ Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 48f.

²⁹⁵ Vgl. ebd. 170.

²⁹⁶ Vgl. ebd. und Roland P. Herold, Brigittenau: Von der Au zum Wohnbezirk (Wien 1992) 142.

²⁹⁷ Vgl. Banik-Schweitzer, Bestimmung der Rolle Wiens, 41f.

Nutzung und Verbauung dieser neu geschaffenen Zone des Bezirkes angeregt und zunehmend verdichtet. Auch wenn hier nicht der geplante Handelsmittelpunkt der Stadt entstand, so kam doch nach und nach eine Mischung aus Umschlagplätzen, Fabrikanlagen mit direktem Gleisanschluss zu den Bahnhöfen und Wohnsiedlungen zustande. Wo noch um die Mitte des Jahrhunderts die Natur vorherrschte, war nun ein neues, innerhalb weniger Jahrzehnte gewachsenes rasterförmiges Viertel an der Hinterseite des Bezirkes entstanden.²⁹⁸ Es war von Industriebetrieben und Arbeiterwohnungen geprägt und stellte einen Kontrast zum historischen Teil der Leopoldstadt dar, der durchaus als die feinere und sozial höher gestellte Gegend galt.

Ganz allgemein war nach der Wirtschaftskrise eine industrielle Dynamik spürbar, die sich auch in einer großbetrieblichen Entwicklung des Wiener Produktionssektors – der bis dahin vor allem Klein- und Mittelbetriebe aufwies – zeigte, die Zuwachsraten von 1880 bis 1890 von Betrieben mit über 100 Beschäftigten betrugen über 50 %.²⁹⁹ Die Innenbezirke verzeichneten hier auch höhere Zuwachsraten als die Außenbezirke, dieses Bild wird zwar durch das in den Innenbezirken stark vorhandene Verlagswesen verzerrt, dennoch gab es in den 1880er Jahren hier mehr große Betriebe als in den Außenbezirken. Dazu kam, dass der Anteil der in den Fabriken beschäftigten Arbeiter 1890 im 2. Bezirk mit 80 % höher war als der durchschnittliche Prozentwert in den Außenbezirken.³⁰⁰ Dies bedeutete aber nicht, dass im 2. Bezirk überdurchschnittlich viele in der Industrie angestellt waren, denn er war 1890 und 1910 derjenige Bezirk mit den fünfzweitwenigsten Industriebeschäftigten im gesamten Gemeindegebiet. Lediglich unter den Arbeitern waren die meisten in Fabriken beschäftigt.³⁰¹

Die in den 1890er Jahren so prosperierende Elektroindustrie zeigte ein sprunghaftes Wachstum in Bezug auf ihre Größenstruktur. Der Anteil an Betrieben mit mehr als 300 Arbeitern war aufgrund der fortgeschrittenen arbeitsteiligen Massenerzeugung überproportional hoch im Vergleich mit der übrigen Maschinenindustrie, genauso aber auch die Zahl der 20 bis 99 Arbeiter umfassenden Betriebe, was auf deren Zulieferfunktion für Großbetriebe wie auf die Anfertigung von Spezialprodukten zurückzuführen ist. Jedoch war für die übrige Maschinenindustrie ebenfalls eine vermehrte Ausbildung von größeren Betrieben erkennbar – dazu wurden Betriebe mit über 300 Beschäftigten gezählt –, wenn das Wachstum auch nicht so polarisierend war wie bei der Elektroindustrie.³⁰² 1910 schließlich hatten 4,4 % der Leopoldstädter Betriebe des Produktionssektors über 100 Beschäftigte, und 5,1 % von Betrieben

²⁹⁸ Vgl. Eigner, Mechanismen urbaner Expansion, 743f.

²⁹⁹ Vgl. Meißl, Spannungsfeld, 128.

³⁰⁰ Vgl. ebd. 131f.

³⁰¹ Vgl. Banik-Schweitzer, Bestimmung der Rolle Wiens, 46.

³⁰² Vgl. Meißl, Spannungsfeld, 138.

dieser Größenklasse entfielen auf die Maschinenbau- und Elektroindustrie. Damit lag er, der 2. Bezirk, beim Anteil größerer Betriebe insgesamt hinter den durch die Bekleidungsindustrie so stark vertretenen westlichen Bezirken, bei der Maschinenbau- und Elektroindustrie aber an fünfter Stelle. Die Brigittenau wies 7,9 % an Betrieben mit über 100 Beschäftigten auf, 15,3 % dieser Betriebe repräsentierte die Maschinenbau- und Elektroindustrie, dies war nach dem 10. Bezirk der höchste Anteil.³⁰³ Besonders die Brigittenau war aus mehreren Gründen für die neuen Industrien attraktiv: viele Freiflächen bei gleichzeitiger Zentrumsnähe, eine günstige Verkehrsanbindung und Infrastrukturvorteile durch die hier auftretende Häufung von Maschinenbau- bzw. Elektrobetrieben.

Auch nach 1900 kamen noch neue Betriebe der Elektroindustrie hinzu, so etwa die kurz zuvor in eine AG umgewandelte „Vereinigte Telephon- und Telegraphenfabrik Czeija, Nißl & Co“, die 1907 ihre neue Fabrik im 20. Bezirk bezog. Ebenfalls zu nennen ist Johann Kremenezkys 1907 in der Brigittenau erbaute, auf rationelle Massenfertigung ausgerichtete Glühlampenfabrikation. Auch die Wiener Firma „Jenbacher Berg- und Hüttenwerke von J. & Th. Reitlinger“ soll als Betrieb zur Erzeugung elektrischen Installationsmaterials im 20. Bezirk hier Erwähnung finden. Zu den größten Betrieben Wiens gehörten die Siemens-Schuckert-Werke mit 3.500 Beschäftigten³⁰⁴, die Lampenfabrikation Kremenezkys und die Fabrik von Czeija, Nißl & Co, die kurz vor dem Ersten Weltkrieg rund 1.500 bzw. 1.000 Beschäftigte zählten.

Auffallend war besonders bei der Elektroindustrie, dass die Kontrolle oder zumindest eine Beteiligung bei den Investitionen überwiegend durch ausländisches Kapital erfolgte. Um 1900 war etwa die Hälfte der in dieser Branche Beschäftigten in Betrieben ausländischer Investoren tätig, zehn Jahre später schon zwei Drittel. Vor allem deutsche Elektrounternehmen hatten hier Tochtergesellschaften gegründet oder sich an der Finanzierung beteiligt. Damit wurde zwar Kapitalmangel als eines der großen Hemmnisse der österreichischen Industrialisierung umgangen, im Grunde wurden jedoch die Standortvorteile Wiens ausgenutzt, und gleichzeitig blieb das Kapital in ausländischer Hand.³⁰⁵

Wie oben erwähnt, gehörten die Leopoldstadt und die Brigittenau um die Jahrhundertwende und danach neben dem späteren 21., dem 3., 10. und 11. Bezirk zu jenen mit den meisten Großbetrieben der Maschinen- und Elektroindustrie. Vor der Donauregulierung kaum relevant als Wohngebiet für die Beschäftigten jener Branche, siedelten sich mit den Industrie Gründungen auch die Arbeiter hier an, die ihren Wohnort noch immer stark nach der Arbeitsstätte

³⁰³ Vgl. Banik-Schweitzer, Sozialräumliche Gliederung, Tabelle 1, 100.

³⁰⁴ Vgl. Eigner, Mechanismen urbaner Expansion, 744.

³⁰⁵ Vgl. Meißl, Spannungsfeld, 135-138.

ausrichteten und bei einem Wechsel derselbigen auch einen Umzug in Kauf nahmen. Die Wohnbautätigkeit konzentrierte sich ab den 1870er Jahren auf die neuen Industriestandorte, und so gehörte anfangs die Leopoldstadt zu den Bezirken mit dem höchsten Zuwachs an Wohnungsbestandteilen, ab 1890 war die Brigittenau mit einer starken Vermehrung an Kleinwohnungen hinter dem 3. Bezirk schon an zweiter Stelle. Die Brigittenau zählte nämlich ab 1890, wie auch andere von Beschäftigten der Maschinenindustrie bewohnte Bezirke, auch zu den Hauptwohnorten der Beschäftigten der Metallindustrie.³⁰⁶ Das Erscheinungsbild der Brigittenau hatte sich so innerhalb weniger Jahrzehnte völlig zu einem stark von Industriebauten und Arbeiterwohnungen geprägten Siedlungsgebiet entwickelt, was im Nachhinein aus städtebaulicher Sicht nicht sehr günstig erscheint und diesen Raum für Kaiser zu einem „in sozialer und kultureller Hinsicht notwendigen Sanierungsgebiet allerersten Ranges“ gemacht hat.³⁰⁷

3.1.4 Beispiele von Industriebetrieben im 2. Bezirk

Zur Veranschaulichung der Betriebslandschaft und der Gegebenheiten, auf die die Unternehmer damals trafen, sollen nun einige Beispiele für Industriebetriebe kurz vorgestellt werden. Es wurde dabei eine Auswahl von Firmengründungen aus verschiedenen Zeitabschnitten getroffen, die die oben dargelegten Entwicklungstendenzen veranschaulichen sollen.

3.1.4.1 „Maschinenfabrik Johann Spiering“ – Adaptierungen von Bauobjekten

Die Maschinen- und Waggonfabrik Johann Spiering zählte zu den frühesten Fabriken im 2. Bezirk, sie hatte mehrere Standorte in der Taborstraße und nahe dem Augarten. Die Liegenschaft wechselte wiederholt ihren Besitzer und damit auch ihre Funktion. 1820 errichtete Johann Spiering zwischen Taborstraße und Vereinsgasse auf einem langgezogenen Baugrund seine Maschinenfabrik. Durch den Bahnbau erfuhr auch dieses Unternehmen einen Aufschwung, um die Mitte des Jahrhunderts wurde es dann von David Specker übernommen. Die Maschinenfabrik war in einem ehemaligen Wohngebäude untergebracht, die Produktion erfolgte in der Werkstätte sowie in zwei über 90 Meter langen Hoftrakten, von denen einer Anfang der 1880er Jahre zu einer Reitschule umgebaut wurde. Zehn Jahre später wurde das Gebäude erneut umgebaut bzw. rückadaptiert für die Anforderungen der „Maschinenfabrik Ph. Mayfarth & Co“, die mit einer Tischlerei, Schlosserei und Schmiede versehen wurde. Später wurden in dieser Fabrik „Strakosch und Dalmata“ Metallsärge hergestellt, um 1900 aber ließ die Grundeigentümerin alle Gebäude abtragen und für die Errichtung einer Zinska-

³⁰⁶ Vgl. Banik-Schweitzer, Bestimmung der Rolle Wiens, 41-45.

³⁰⁷ Vgl. Kaiser, Brigittenau 174 und 295.

serne neu parzellieren.³⁰⁸

Johann Spiering besaß mehrere Grundstücke, neben jenen in der Taborstraße auch einige in der Oberen Augartenstraße, wo er schon in den 1830ern ein Wohnhaus mit Hoftrakt für eine Schlosserwerkstatt eingerichtet hatte. Der Bau wurde weiter adaptiert und beispielsweise ein Dampfschornstein zugebaut, später betrieb die Werkstätte die „Feuerlöschgerätefabrik Wilhelm Knaust“. Dieser Betrieb zog jedoch 1865 in die Miesbachgasse in ein Gebäude um, das zuvor die „Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen G. Hubázy“ und dann die „Wasch- und Bleichanstalt Anna Kledus“ beherbergt hatte. Es war eigentlich ein Gebäudekomplex, der ein Wohngebäude an der Miesbachgasse sowie zwei dahinter parallel liegende Fabrikshallen mit einem Hof dazwischen und einem kleinen Kesselhaus umfasste. In den nachfolgenden Jahrzehnten wurde auch hier aus- und zugebaut, etwa eine weitere Werkstätte und ein Dachaufbau. Als sich nach Wilhelm Knaust in der Werkstatt in der Oberen Augartenstraße die „Zuckerraffinerie Bartholomäus Raffölsberger“ einquartierte, wurde erneut umgebaut – u. a. wurde der Rauchfang von 15 auf 20 Meter erhöht – und eine Tischlerwerkstätte wurde zu Wohnungen und Verkaufsräumen umgewandelt.³⁰⁹

Dieses Beispiel illustriert sehr gut, wie sich die frühen Maschinenfabriken – wobei hier eher von Werkstätten ausgegangen werden muss – stetig weiterentwickelten und daher gegebenenfalls einen Ortswechsel in Kauf nahmen. Meistens waren es Wohnhäuser, in deren Hoftrakt die Produktion stattfand und an die Werkstätten oder Schornsteine einfach angebaut wurden. Diese kleinräumlichen Produktionsstätten befanden sich noch nah am Siedlungskern oder sogar inmitten desselbigen, bei Platzmangel musste nach Alternativen gesucht werden. wird veranschaulichen diese Fallbeispiele, dass Gebäude ihre Funktion mehrmals wechselten, vom Wohnhaus etwa zur Maschinenfabrik, später zur Reithalle, und dann wieder zu einer Fabrik. Das Bild der Produktionsstätten wirkt relativ flexibel, man ließ sich an einer Stelle nieder, bei Bedarf adaptierte man und baute zu, oder aber man zog weiter in ein anderes Gebäude und machte Räume frei für einen neuen Mieter. Manchmal wurden, wie oben erwähnt, Bauten auch einfach abgerissen und Zinskasernen für den steigenden Wohnungsbedarf gebaut.

³⁰⁸ Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 43 und 211.

³⁰⁹ Vgl. ebd. 192 und 196.

3.1.4.2 „Brückenwagenfabrik C. Schember“ – Expansion und Umzug

Der in Kassel geborene Conrad Schember war, als man mit dem Bau der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn begann nach Wien gekommen, wo er zunächst einige Jahre als Lokomotivführer der Nordbahn, dann als Oberwerkmeister der Staatsbahn in Böhmen arbeitete. 1852 eröffnete er im Hof eines Hauses in der Praterstraße eine Werkstatt, dieses anfangs zweistöckige Gebäude wurde jedoch in den 1860er Jahren vom Hausbesitzer in ein fünfgeschossiges Wohngebäude umgewandelt. Schember hatte schon 1862 ein Gebäude an der Ecke Kleine Stadtgasse/Aloisgasse erwerben können und zu einer Fabrik adaptiert. Im Erdgeschoss des dreistöckigen Gebäudes befand sich die Werkstatt, in den beiden oberen Stöcken waren Mietwohnungen untergebracht. Als fabrikmäßiger Hersteller von Waagen gehörte Schember zu den ersten dieses Industriezweiges und hatte sich damit von der Genossenschaft der Waagmacher abgegrenzt. Das Unternehmen wurde in den kommenden Jahren als „C. Schember & Söhne“ geführt, der Platzmangel sollte aber bald überhand nehmen, und so wurde Anfang der 1870er Jahre eine große Fabriksanlage in der Unteren Weißgerberstraße im 3. Bezirk bezogen. In weiterer Folge expandierte das Unternehmen und hatte eine Schwesterfabrik in Budapest, in den späten 1880er Jahren wurde in Atzgersdorf direkt an der Südbahn ein weitreichendes Fabriksareal errichtet.³¹⁰

Dieses Beispiel zeigt damit ganz deutlich, dass vor der Donauregulierung und der damit verbundenen Freimachung von Baugründen das Raumangebot für große Fabriken relativ begrenzt war. Bei dem Wunsch bzw. der Notwendigkeit eines Ausbaus konnte diesem hier nur bis zu einem gewissen Grad nachgegangen werden, früher oder später wurden aber weitläufigere Standorte aufgesucht. Ganz entscheidend veränderte sich diese Gegebenheit durch die Regulierung der Donau, andernfalls hätte zwar die Bahn den Bezirk verkehrstechnisch noch immer attraktiv gemacht, ohne ausreichend Baugründe hätten größere Unternehmen hier wohl aber keine Zukunft gesehen, wie das Beispiel Conrad Schembers zeigt.

3.1.4.3 „Maschinenbaufabrik Max Schimmelbusch“ – Konflikte mit den Anrainern

Als Beispiel, dass es bei den zahlreichen Fabriksanlagen auch zu Diskussionen und Problemen mit der ansässigen Bevölkerung kommen konnte, soll der folgende Fall dienen. Max Schimmelbusch besaß in der Wallensteinstraße eine Fabrik für Maschinen-, Brücken- und Kesselbau, die er 1869 zu erweitern plante. Er erwarb weitere umliegende Parzellen und errichtete einen umfangreichen Ergänzungsbau, wobei dieser in der Grundform durchaus der neuen Bauordnung entsprach, beim Bau selbst aber mehrmals abgeändert wurde. Dennoch

³¹⁰ Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 49-51.

kam es zu etlichen Beschwerden der dort lebenden Bevölkerung, die sich zu allererst vom starken Rauch, aber auch vom Lärm der Maschinen belästigt fühlte. Die Bausektion hielt Schimmelbusch zur Errichtung eines gemauerten Rauchfanges an, dieser protestierte zuerst mehrmals dagegen, erbaute jedoch 1871 schließlich einen, allerdings seinen Vorstellungen entsprechenden eisernen Schornstein. Knapp zwei Jahre darauf wurde er aufgrund fortwährender Beschwerden der Anrainer von der Behörde erneut zur Errichtung des vorgegebenen Rauchfanges aufgefordert, nun wehrte Schimmelbusch ab, indem er mit seiner Teilnahme als Aussteller auf der Weltausstellung und den damit verbundenen Vorbereitungsmaßnahmen argumentierte. Auch dies akzeptierte die Gemeinde vorerst, Schimmelbusch kündigte dafür den Bau des gemauerten Schornsteines für das Jahr 1874 an, woraufhin in den kommunalen Quellen keine Notiz mehr dazu zu finden ist und eine früher oder später erfolgte Erfüllung dieses Versprechens angenommen werden kann.³¹¹ Mit der Spezialisierung auf die Produktion von Dampfwalzen war die Firma sehr erfolgreich, und es wurde viel ins Ausland exportiert. Auch die Zisternenwagen für die Kahlenberger Zahnradbahn wurden von diesem Unternehmen gebaut.³¹²

Die An- und Umbauten waren also nicht immer gesetzeskonform, und es scheint, als ob sich Hartnäckigkeit seitens der Unternehmer durchaus bezahlt machen konnte. Auf das Siedungsklima und die umliegenden Bewohner wurde eher wenig Rücksicht genommen, noch waren die Schutzmaßnahmen ausreichend durchdacht. Dies bewirkte zusätzlich zu der Tatsache, dass Fabriken als Nachbargebäude nicht unbedingt zu einer idyllischen Wohngegend beitragen, weitere Unannehmlichkeiten Schmutz, Lärm oder Rauch.

3.1.4.4 Schuckertwerke bzw. Siemens & Halske – Vormachtstellung in der Elektroindustrie

Die Verbindung zwischen Johann Krementzky, den Schuckertwerken und Siemens & Halske bildete sich im Laufe der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts immer wieder aufs Neue, wobei diese Kombination Wien und dem 2. Bezirk eine neue und innovative Industriesparte einbrachte. Als die Elektroindustrie in Wien Fuß zu fassen begann, wurde 1882 auch die Firma Kremenezky & Co im 9. Bezirk gegründet. Kremenezky hatte zuvor bei Siemens in Deutschland gearbeitet, dementsprechend geschult war er im technischen Bereich und konnte mit seinem Wiener Betrieb bald expandieren, nämlich 1889 auf das Areal der stillgelegten „Maschinenfabrik Sigl“, die ihren Betrieb im 9. Bezirk 1885 aufgrund des gesunkenen Eisenbahnbedarfs

³¹¹ Vgl. Kaiser, Brigittenau, 176 und 179.

³¹² Vgl. ebd. 141f.

schließen hatte müssen.³¹³ Die Firma Siemens & Halske war bereits von 1858 bis 1864 in Wien vertreten gewesen, seit 1879 unterhielt sie nur ein Konstruktionsbüro. 1882 wurde dann das Werk in der Apostelgasse im 3. Bezirk eröffnet, 1889/90 wurde es aufgrund der hohen Nachfrage im Bereich der Starkstromtechnik bereits erweitert, 1898/99 schließlich kam es zu einer Auslagerung in die Leopoldau im späteren 21. Bezirk. Die hierher verlegte Kabel- und Dynamofabrikation war nämlich horizontal organisiert und relativ platzraubend, deshalb eignete sich das neue großflächige Werk in der Leopoldau hervorragend, in der Stammfabrik in der Landstraße konzentrierte man sich auf die Schwachstromprodukte.

Nachdem 1896 die bereits über 500 Arbeiter zählende Fabrik Kremenezkys von den Nürnberger Schuckertwerken gekauft wurde, schlug ein Jahr darauf die Geburtsstunde der „Österreichischen Schuckert-Werke A.G.“. Zwei Jahre später, 1899, zog der Betrieb in das neue Werk auf den Donauregulierungsgründen, und schon 1900 wurde der Auftrag für die Errichtung des Wiener kommunalen Elektrizitätswerkes an die Schuckertwerke erteilt. Als die erste Ausbaustufe 1902 fertiggestellt war, beschäftigte dieses Unternehmen schon mehr als tausend Personen. Zwei Jahre später wurde – nachdem in Deutschland schon 1903 die Vereinigung von Siemens und Schuckert erfolgt war – das Unternehmen in die „Österreichische Siemens-Schuckert Werke“ umgewandelt. Die Siemens-Schuckert-Werke entwickelten sich bis zum Ersten Weltkrieg zum größten Betrieb der Elektrotechnik in der gesamten Monarchie, 1913 betrug die Belegschaft etwa 6.000 Menschen, von denen allein 3.500 im Hauptwerk beschäftigt waren.³¹⁴ Dieses Hauptwerk befand sich auf einem Grundstück am Donauregulierungs Gelände zwischen Engerthstraße und Vorgartenstraße. Es umfasste neben dem Verwaltungsgebäude eine Maschinenhalle, eine Gießerei, eine Lampenfabrik sowie eine Apparatenfabrik. Trotz des großen Ausmaßes wurden laufend Erweiterungen vorgenommen, wie etwa eine zweimalige Verlängerung der letztlich 86 Meter langen Maschinenhalle.³¹⁵ Wie oben erwähnt, hatte sich Johann Kremenezky nach der Übernahme seiner Fabrik durch die Schuckert-Werke auf die Glühlampenfabrikation spezialisiert, 1907 erbaute er eine fortschrittliche Fabrik in der Brigittenau.

Dieses Beispiel veranschaulicht die Vorgehensweise später großbetrieblicher Unternehmen. Anstatt kleine Wohnhäuser mit Werkstätten im dicht verbauten Gebiet zu beziehen, wurde gleich eine ausreichend große Fabrikanlage gebaut, manchmal auch eine leer stehende bezogen. Dafür eigneten sich der 2. Bezirk mit den Donauregulierungsgründen und der Brigittenau, aber auch der 3. Bezirk im letzten Viertel des Jahrhunderts noch recht gut, bei fortschrei-

³¹³ Vgl. Meißl, Spannungsfeld, 125.

³¹⁴ Vgl. Meißl, Industrie und Eisenbahn, 8f. und Spannungsfeld, 134.

³¹⁵ Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, 158.

tender Expansion rückte man dann jedoch zunehmend an den Stadtrand, und hier besonders in den 21. Bezirk.

3.2 Tertiärsektor

3.2.1 Handel

Bereits im Kapitel zur Bevölkerung wurde auf die Berufsstruktur eingegangen, die in hohem Maße die Wirtschaftsstruktur des Bezirkes widerspiegelte, schließlich lebten die meisten Menschen nicht weit von ihrer Arbeitsstätte entfernt. Es wurde der hohe Anteil der im Handel Beschäftigten veranschaulicht, der 1890 und 1910 jeweils über 20 % der Erwerbstätigen umfasste, so viel wie in keinem anderen Bezirk des Gemeindegebietes. Vor allem im Leopoldstädter Teil des Bezirkes gab es viele kleine Geschäfte der unterschiedlichsten Branchen, dazu kamen viele Händler, die ihre Ware mit sich herumtrugen und direkt auf der Straße oder an den Haustüren und Fenstern verkauften. Das Spektrum der Berufsbezeichnung „Händler“ ist daher recht weitreichend, vom ansehnlichen und noblen Geschäftslokal bis zum armen, herumziehenden Verkäufer von diversem Tand. Unter diesen waren vor allem die jüdischen Hausierer, die „Handléh“, stark vertreten. Sie waren arm nach Wien gekommen und mussten durch Geschick und Sparsamkeit oft eine ganze Familie durchbringen, so reichte das Geld meist nicht für einen eigenen Geschäftsladen. Sie erwarben oder sammelten Fetzen, Gerümpel aller Art oder Tierhäute und trugen ihre Ware in Säcken oder Tüchern als Bündel auf dem Rücken herum, daher auch die Bezeichnung „Binkeljuden“. Beim Herumwandern kehrten sie in die Hofräume der Wohnhäuser ein, riefen „Hain, Hain“ oder „Handléh“ und begannen sodann mit den herankommenden Bewohnern zu handeln. Unter den Juden gab es aber natürlich auch erfolgreichere Unternehmer, die in den ihnen traditionell zugeordneten Bereichen des Finanz- und Handelskapitals innovativ tätig waren.³¹⁶

Wie schon im Kapitel zur Bevölkerung dargelegt, belief sich der Anteil der Erwerbstätigen im Handel im Jahr 1869 auf 12,6 %, im Jahr 1890 bereits auf 21,9 %, und auch 1910 noch auf 21,0 %. Damit waren 1890 im 2. Bezirk und 1910 in der Leopoldstadt in keiner anderen Branche so viele Erwerbstätige wie im Handel beschäftigt, und in dieser Branche übertrafen die Beschäftigtenanteile sowohl den Durchschnitt für Wien insgesamt, als auch jenen der Innenbezirke (16,0 % im Jahr 1890 und 14,6 % im Jahr 1910). Der hohe Handelsanteil bezog sich mehr auf den Leopoldstädter Teil des Bezirkes, denn in der Brigittenau war nach der industriellen Entwicklung in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts eindeutig der Produktionssektor der vorherrschende Wirtschaftsbereich. Dennoch waren 1910 12,6 % der Erwerbstäti-

³¹⁶ Vgl. John, Lichtblau, Schmelztiegel, 46-48.

gen in der Brigittenau im Handel beschäftigt, was einem deutlich höheren Anteil, als in den meisten anderen Außenbezirken entsprach und auch über dem Durchschnitt für Wien insgesamt lag. In der Leopoldstadt war der Tertiärsektor während des gesamten Betrachtungszeitraumes der vorherrschende, hier spielten neben dem Handel die Hausdienerschaft (zwischen 18,5 % und 13,4 % der Erwerbstätigen von 1869 bis 1910) sowie der Bereich Verkehr (zwischen 6,7 % und 8,9 %) eine wichtige Rolle. Auch der Angestelltenanteil war einer Steigerung unterworfen und belief sich im Jahr 1900 auf 16,4 % der Erwerbstätigen, wodurch in der Leopoldstadt zu jenem Zeitpunkt mehr Angestellte beschäftigt waren, als es durchschnittlich für Wien oder auch nur für die Innenbezirke der Fall war.

3.2.2 Vergnügungsindustrie

Ebenfalls eine zentrale Rolle nahmen in der Leopoldstadt bedingt durch die Lage nahe der Ausfallstraße sowie dem Prater schon immer Gaststätten, Kaffeehäuser sowie Vergnügungsorte ein. Dazu gehörten schon vor der Jahrhundertwende das „Kolosseum“ in der Brigittenau, das „Universum“ auf dem Gelände des späteren Nordwestbahnhofes an der Taborstraße und das „Odeon“ in der Odeongasse. Im Tanzsaal des Kolosseums veranstaltete die vornehme Wiener Gesellschaft ihre Bälle. Das Universum bot Tanzsäle mit Streichmusik, einen Garten mit Militärkapelle sowie Schaukeln und Hutschen an. Im Odeon gab es den größten, prächtigsten Tanzsaal Wiens, der 10.000 Personen fasste, und Johann Strauß widmete dem Lokal den Odeonwalzer.³¹⁷

Berühmt war auch das „Sperl“ – eigentlich als „Zum Sperlbauer“ gegründet – in der Kleinen Sperlgasse, wo schon im 17. Jahrhundert ein Wirtshausbetrieb bestanden hatte. Ein Tanzsaal und eine große Gartenanlage wurden dazugebaut, und schon während des Wiener Kongresses zählte das Sperl zu den vornehmsten Lokalitäten der Stadt. Zwischen zwanzig und dreißig Elitebälle fanden hier alleine in der Faschingssaison statt, 1858 wurde das Sperl zwar modernisiert, der gute Ruf des Hauses ging jedoch zunehmend verloren. In seinen guten Zeiten dirigierte Lanner und Strauß hier, letzterer widmete diesem Lokal die „Sperlpolka“ und den „Sperlwalzer“, er dirigierte hier kurz vor seinem Tod zum letzten Mal.³¹⁸

Das „Leopoldstädter Theater“ aus dem 18. Jahrhundert in der Praterstraße wurde 1838 an Carl von Bernbrunn verkauft, der es renovierte und zum „Carl-Theater“ machte. Hier wurden nicht nur die Stücke Johann Nestroy aufgeführt, ab 1854 war dieser auch Direktor des Theaters. Obwohl das Theater wiederholt geschlossen und wiedereröffnet wurde, erlebte es immer

³¹⁷ Vgl. Heimatbuch, 123f.

³¹⁸ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 153f.

wieder Blütezeiten, so etwa während der Weltausstellung 1873.³¹⁹

Im Prater befand sich Anfang des 19. Jahrhunderts eine Hütte, in der mechanische Spiele vorgeführt wurden. 1845 wurde das Gebäude verkauft und ab 1847 war hier ein Affentheater eingerichtet. 1865 wiederum eröffnete Johann Fürst hier ein Theater, in dem Tagesereignisse auf oft derbe Art zur Schau gestellt und parodiert wurden. Später wurden im „Fürsttheater“ Volksstücke wie auch klassische Stücke aufgeführt, in den 1920 wurde das Lokal zu einem Kino umgebaut.

Im überdachten Dianasaal – so konnte das Dianabad in der Wintersaison genutzt werden - am Donaukanal fanden seit 1860 viele Konzerte, Bälle und Feierlichkeiten statt. Besonders im Fasching herrschte hier buntes Treiben. Das „Variété Leicht“ im Prater war im 18. Jahrhundert eine Gaststätte, ab 1855 eine Kegelbahn und wurde Ende des 19. Jahrhunderts von den Brüdern Ferdinand und Wilhelm Leicht zum Theater umfunktioniert. Hier traten die prominentesten Wiener Künstler auf, neben den Variétévorstellungen von Komikern wurden Dichterlesungen, Operetten, Possen sowie klassische und zeitgenössische Literatur geboten.

320

Neben diesen Vergnügungslokalen spielte auch der Zirkus eine wesentliche Rolle als Unterhaltungsmöglichkeit für die Wiener Bevölkerung, meist, wenn auch nicht ausschließlich im Umfeld des Praters. In der Zirkusgasse wurde 1853/54 ein Gebäude für den „Zirkus Renz“ gebaut, das 1883 noch einmal umgebaut wurde. Die Unterhaltungsstätte gehörte mit ihren über 3.500 Sitzplätzen bald zu den beliebtesten der Stadt.³²¹ Zur Weltausstellung erbaute sich der „Zirkus Carré“ in der Ausstellungsstraße ein Zirkusgebäude aus Holz, es wurde 1904 in ein Hippodrom umgewandelt. Ebenfalls in der Ausstellungsstraße richtete sich 1892 der „Zirkus Busch“ ein, der 2.600 Zuschauer aufnehmen konnte. Hier wurden auch Theater von Max Reinhardt inszeniert, 1920 wurde der Umbau zu einem Kino vorgenommen.³²²

Diese im modernen Sinn Vergnügungs- und Gaststättenbetriebe waren ein wesentliches Element des Dienstleistungssektors im 2. Bezirk. Besonders in der Leopoldstadt häuften sich Theater, Tanzsäle und Varietés, und in Verbindung mit dem Prater ergab sich das Bild eines Bezirkes, der das Vergnügungszentrum Wiens bildete. Als ob der Prater als „Spielwiese der Wiener“ nicht genügen würde bzw. in den Bezirk hinein dieses Verlangen nach Feiern und Lustbarkeiten ausstrahlen würde, bündelten sich hier diverse Einrichtungen der Unterhaltungsindustrie. Die Nachfrage war wohl vorhanden, die Kombination all dieser Unterhal-

³¹⁹ Vgl. Heimatbuch 125-127 und 183f.

³²⁰ Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 147-150.

³²¹ Vgl. Heimatbuch, 162.

³²² Vgl. Klusacek, Stimmer, Leopoldstadt, 150f.

tungsstätten gelungen, und man schien sich gegenseitig nicht als Konkurrenz zu schädigen. Im Grunde wurde das Vergnügungspotential des Bezirkes voll ausgenutzt, obwohl selbstredend im Lauf der Zeit so mancher Betrieb schließen musste. Auch spiegelte das wechselnde Angebot der Darbietungen deutlich den Zeitgeist und Geschmack der Menschen wider, und so kam es, dass einige Gebäude Funktionswechsel durchliefen und hintereinander etwa für die Zwecke eines Zirkus, einer Kegelbahn, eines Affentheaters, eines Tanzlokals oder einer Theaterbühne genutzt wurden.

Zusammengefasst entwickelte sich die Wirtschaftsstruktur des 2. Bezirkes schon im Vormärz weg von fast allen agrarischen Gewerben, dafür mit dem Eisenbahnbau hin zur Industrie, wobei neben der bezüglich der Anzahl der Beschäftigten dominierenden Bekleidungsindustrie vor allem der Maschinenbau bzw. die Elektroindustrie hervorzuheben sind. Diese sollten Ende des Jahrhunderts besonders in der Brigittenau einen Schwerpunkt bilden, aber auch auf den Donauregulierungsgründen der Leopoldstadt siedelten sich Fabriken an. Die maßgeblichen Voraussetzungen dafür hatte die Regulierung des Stroms geschaffen, wobei ursprünglich und auch fortlaufend die Eisenbahn als Anziehungspunkt für Produktionsbetriebe immer präsent war. Das Erscheinungsbild des Bezirkes veränderte sich ganz drastisch, und die hier lebende Bevölkerung sah sich innerhalb von 25 Jahren mit einer Fabrikslandschaft als Teil der Leopoldstadt bzw. als Großteil der Brigittenau konfrontiert.

Der Tertiärsektor verlor seine Wichtigkeit aber auch mit der aufstrebenden Industrie nicht, der Handel in der Leopoldstadt florierte und stellte die meisten Erwerbstätigen, und die hier so ausgeprägte Vergnügungskultur wurde nicht geringer, höchstens anders und moderner. Auch in der Hausdienerschaft sowie dem Verkehr waren vergleichsweise viele Beschäftigte untergebracht, zusätzlich war der Angestelltenanteil einer stetigen Steigerung unterworfen. Die Leopoldstadt war um die Jahrhundertwende betrieblich – genauso wie sozial – gesehen gemischt strukturiert und wies einen starken Dienstleistungssektor auf, die Brigittenau war durchaus ein Standort der großbetrieblichen Industrie und damit einhergehend der Arbeiterbevölkerung geworden.

5. ZUSAMMENFASSUNG

5.1. Urbanisierte Natur – Die Veränderung des Bezirksbildes innerhalb eines halben Jahrhunderts

Betrachtet man den Plan des 2. Bezirkes um 1860 und vergleicht man ihn mit jenem kurz nach 1900, so fällt einem eine frappierende Veränderung, nahezu eine Umwandlung, sofort ins Auge. Dort, wo sich Mitte des Jahrhunderts noch zahlreiche Flussarme durch die Landschaft schlängelten, wo die Donau ein riesiges Areal mittels Wasserläufen beherrschte und prägte und wo sich zwischen diesen Gerinnen eine wilde Auenlandschaft ausgebreitet hatte, bot sich zur Jahrhundertwende der Anblick eines bebauten Siedlungsgebietes, durch das ein gerades und stabiles Strombett verlief. Der 2. Bezirk war 1850 zu weiten Teilen noch eine Naturlandschaft, davon machte einen Teil der ebenfalls kaum verbaute Prater aus, überwiegend handelte es sich jedoch im gesamten Norden und Osten des Bezirkes um das eben beschriebene, von Flussläufen durchzogene Auegebiet. Verbaut war zu dieser Zeit lediglich die Fläche südwestlich des Pratersterns, folglich der dem Donaukanal und damit der Stadt am nächsten liegende Abschnitt. Einerseits war diese Tatsache durch die Nähe zur Inneren Stadt begründet, andererseits waren sicherheitstechnische Gründe ausschlaggebend, denn das vom Wasser dominierte und feuchte Gebiet im Norden und Osten bot beinahe permanent die Gefahr von Überschwemmungen und eignete sich nicht als Siedlungsgebiet. Außer einigen Brücken, die als Verbindung im Verlauf der damaligen Poststraße geschlagen worden waren, blieb der Großteil dieses Terrains unberührte Natur, entsprechend hatte sich eine vielfältige Auenvegetation herausgebildet. Dies bedeutete aber auch, dass weite Teile des flächenmäßig enorm großen Bezirkes – der 2. Bezirk umfasste in etwa die gleiche Fläche wie alle übrigen Bezirke zusammen – weitgehend ungenutzt blieben und die Bezeichnung „Naturlandschaft“ hier durchaus gerechtfertigt war.

Als unumgängliche Voraussetzung, damit sich die Besiedlung und damit eine zunehmende Verstädterung vollziehen konnten, ist die Donauregulierung herauszustreichen. Mit ihr veränderte sich der Bezirk ganz entscheidend bzw. machte diese Maßnahme bestimmte Entwicklungen erst möglich. Es waren in den Jahren zuvor eingetretene Hochwasser, aber auch der Gedanke einer baulichen und wirtschaftlichen Nutzung der dadurch gewonnenen Freiflächen, die 1870 dem Projekt der Donauregulierung zum Durchbruch verhalfen. Man diskutierte mehrere zur Debatte stehende Optionen, schließlich handelte es sich um eine tragende Entscheidung für die ganze Stadt. Die am stärksten Betroffenen, die Bewohner des 2. Bezirkes, wurden in jene Diskussionen sicherlich nur beschränkt miteinbezogen, primär lenkten hier

ökonomische und städtebauliche Aspekte der Mitglieder der Donauregulierungskommission die Überlegungen. Als die Donau im Jahr 1875 in ihr neues, geregeltes Strombett geleitet wurde, war man sich der zukünftigen Rolle des Bereiches an der Donau als Handelszentrum sicher und glaubte auch, dem Hochwasserschutz ausreichend gerecht geworden zu sein, dies sollte sich jedoch als Irrtum in beiden Belangen herausstellen. Dennoch ist auf die durch die Donauregulierung erreichte stabile Schiffbarkeit des Stromes und auf die Entwicklung von Hafenanlagen, Lagerhäusern sowie Verkehrslinien am Handelskai hinzuweisen. Die regulierte Donau entzog dem Donaukanal seine ehemals vorrangige Stellung als wichtigster Wasserverkehrsweg Wiens, er wurde nur noch für den Lokalverkehr genutzt. Vor allem das rechtsseitige Donauufer wurde zum Warenumserschlagplatz und zunehmend mit Speichergebäuden und Anlegestellen verbaut, auch größere Unternehmen siedelten sich hier an. Die Donauuferbahn fuhr entlang des Stromes und schuf mit ihren vielen, zu den einzelnen Lagerstätten und Betrieben führenden Gleisanlagen eine Verbindung zwischen diesen Akteuren und den Bahnhöfen bzw. -linien. Die streng gerasterte Bauzone entlang des Handelskais wurde bereits bei der Planung der Donauregulierung für die industrielle Nutzung bestimmt, und auch in späteren Bauzonenplänen wurde ihr diese Rolle zugeteilt. Auch im Bezirksinneren wurden Baugründe frei bzw. trockengelegt, die Verbauung der Leopoldstadt rückte so ab den 1880er Jahren vom historischen Siedlungskern immer mehr Richtung Donau, die Siedlungsgebiete im Volkert und das Stuwerviertel entstanden als neue Bezirksteile. Für die Brigittenau wurde in den 1860er Jahren ein Regulierungsplan entworfen, da sich bis dahin vereinzelt die Holzhütten der Gärtner, Forstarbeiter und Fischer in ungeordneter Weise über das Gelände verstreut hatten. Man plante eine systematische Besiedlung, Straßenraster sollten diese Gleichmäßigkeit vorgeben und fördern. Bis zur Jahrhundertwende waren ein Siedlungskern nordwestlich des Augartens und entlang des Donaukanals sowie Industrieansiedlungen im Bereich des Handelskais entstanden. Schon vor der Donauregulierung, durch diese jedoch noch beschleunigt und verstärkt, schritt die Abholzung der Auwälder in der Brigittenau voran, sodass dieses ehemals stark bewaldete Gebiet 1900 das Bild eines von Industriestätten und Massenzinshäusern einerseits, und von Garten- und Wiesenflächen andererseits geprägten Bezirkes abgab. Die Donauregulierung muss daher als einschneidende Veränderung für das Erscheinungsbild des 2. Bezirkes charakterisiert werden, die zumindest mehr – wenn auch keine völlige – Sicherheit vor Überschwemmungen bot und eine verkehrstechnische Nutzung sowie einen enormen Gewinn an Baugründen ermöglichte. Betrachtet man die Kehrseite der Medaille, wurde durch die Donauregulierung jedoch auch ein wertvoller Naturraum zerstört, Siedlungen wie Zwischenbrücken oder Kaisermühlen wurden aufgelöst, verlegt oder auf die andere Ufer-

seite isoliert, und dem 2. Bezirk wurde durch die Donauregulierung eine Funktion als Industriegebiet zugewiesen, die er zuvor nur in geringem Maße ausgeübt hatte. Die Lage der neuen Donaubrücken beeinflusste auch wesentlich die Rolle von Straßen als Verkehrswege, so verlor etwa die Taborstraße ihre Verbindung zu einer Donaubrücke und damit ihren Status als Durchzugsstraße. Die Lassallestraße hingegen führte nun direkt zur Kronprinz-Rudolf-Brücke und gewann verkehrstechnisch stark an Bedeutung, ebenso die zur Kaiser-Franz-Joseph-Brücke leitende Jägerstraße in der Brigittenau. Die Donauregulierung betraf fast ausschließlich das Terrain des 2. Bezirkes, und sie veränderte es in so hohem Maße, dass in Zusammenhang mit den durch sie geschaffenen Möglichkeiten und Vorteilen stets auch die negativen Aspekte in die Überlegungen miteinbezogen werden müssen.

Wegweisend für die Bezirksentwicklung war auch der Bahnbau, denn mit zwei der sechs großen Bahnhöfe Wiens musste sich der 2. Bezirk zu einem Eisenbahnknoten entwickeln. Beide, sowohl der Nordbahnhof als auch der Nordwestbahnhof, wurden vor der Donauregulierung zu bauen begonnen, ausschlaggebend für die Standorte waren die in großem Umfang vorhandenen unverbauten Gründe im 2. Bezirk. Beide Bahnhofsareale wuchsen stetig an und nahmen bis zum Jahr 1900 eine enorme Fläche innerhalb des Bezirksgebietes ein. Vor allem der Nordwestbahnhof wurde stark für den Frachtenverkehr genutzt, und nach und nach wurden Wiens Bahnhöfe untereinander verbunden. Das Eisenbahnnetz in Wien vervielfachte sich von 1838 bis zur Jahrhundertwende, ein beträchtlicher Anteil entfiel durch die hier verlaufende Nordbahn, Nordwestbahn, Donauuferbahn, Donauländebahn und Verbindungsbahn auf den 2. Bezirk. In der Folge siedelten sich große platzaufwendige Unternehmen in der Nähe der Eisenbahnlinien an.

Eine Belebung des Baugeschehens, vor allem eine Intensivierung des Verkehrsnetzes wurde auch durch die 1873 im Prater abgehaltene Weltausstellung gefördert. Da sich der Standort der Ausstellung an der Peripherie der Stadt befand, musste die Erreichbarkeit dorthin entsprechend verbessert werden. Das Netz der Pferdestraßenbahn wurde erweitert, sodass man von mehreren Seiten zum Ausstellungsgelände gelangen konnte, und auch die Zufahrtsstraßen wurden erneuert und ausgebaut. In der Krieau wurde eine riesige Ausstellungsstadt mit der Rotunde als deren Herzstück erschaffen, Hotels und auch Private richteten sich auf einen enormen Besucheransturm aus und investierten ihre Ersparnisse in Aus- und Umbauten. Auch den Wurstelprater funktionierte man zum nobleren und geordneter erscheinenden Volksprater um, und ganz allgemein war der Ausstellungseifer und mit ihm die Bauspekulation in den frühen 1870er Jahren nicht zu bremsen. Man wollte den Weltausstellungsbesuchern eine

angemessene Umgebung für diese beeindruckende und einmalige Attraktion präsentieren, dabei überschätzte man sich jedoch grob, und die Ausgaben stiegen ins Unermessliche, letztlich wurde die Weltausstellung – resultierend aus dem Börsenkrach und den aufgrund einer Choleraepidemie ausbleibenden Besuchern – zum finanziellen Fiasko. Als Messe- und Ausstellungsareal blieb dieser Bezirksteil dennoch erhalten, auch heute befindet sich hier die Wiener Messe.

Donauregulierung, Weltausstellung, Bahnbau und Siedlungswesen wirkten alle fördernd auf die Urbanisierung des weitgehend von Natur geprägten Bezirkes, wobei sich die Donauregulierung als intensivste Umgestaltung der Landschaft herausstellte. Insgesamt waren damit mehrere der Wiener Großprojekte der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im 2. Bezirk situiert, er dürfte während dieses gesamten Zeitraums den Eindruck einer einzigen großen Baustelle erweckt haben. Flussläufe wurden zugeschüttet oder umgeleitet, Wälder abgeholzt, Gartenflächen parzelliert und mit Straßen, Bahngleisen und Gebäuden erschlossen. Die Natur musste der Verstädterung weichen, und die Bewohner des 2. Bezirkes dürften nach jeder dieser massiven Veränderung Schwierigkeiten gehabt haben, „ihren“ Bezirk wiederzuerkennen. Das landschaftliche Bild hatte sich ganz maßgeblich verändert, die Infrastrukturmaßnahmen hatten zum Ausbau des urbanen Lebens beigetragen, ob es sich um positive oder negative Veränderungen handelte, hing im jeweiligen Fall von der Betrachtungsweise ab.

5.2 Industrieller Aufschwung und sozialer Abstieg

Die Donauregulierung schuf durch die vielen neu gewonnenen Bauflächen und in Verbindung mit dem hervorragenden Verkehrsanschluss aufgrund von Bahn und Fluss ideale Voraussetzungen für Industrieansiedlungen. Der Bereich entlang des Handelskais wurde als Industriezone deklariert und in gleichmäßige rechteckige Parzellen eingeteilt. In der Leopoldstadt, noch stärker aber in der Brigittenau kam es tatsächlich zu vielen Fabrikgründungen, immerhin war hier noch ausreichend Platz für großbetriebliche Anlagen vorhanden. Als für diesen Stadtteil charakteristischer Industriezweig ist zweifelsohne die Elektroindustrie zu nennen. Die Siemens-Schuckert-Werke in der Engerthstraße etablierten diese Branche in Wien und expandierten fortwährend, gleichzeitig folgten weitere elektrotechnische Fabriken. In der Leopoldstadt beschränkte sich die Industriezone auf die „neuen“ Gebiete nahe des neuen Flussbetts der Donau, in der Brigittenau aber durchsetzten die Fabriken auch das Wohngebiet, denn generell war der Sekundärsektor dort stärker ausgeprägt als in der Leopoldstadt. Mit der Industrie kamen die Arbeiter und infolge dessen auch der Bau entsprechender Quartiere, die so genannten Zinskasernen mit Klein- und Kleinstwohnungen. Dadurch wurde die Brigittenau

bis zur Jahrhundertwende zu einem klassischen Wiener Industrie- und Arbeiterbezirk, weshalb sie auch in dieser Arbeit mit anderen, ähnlich strukturierten Außenbezirken – anstatt wie üblich in der Statistik, mit den Innenbezirken – verglichen wurde. Die Leopoldstadt konnte nicht als Industriebezirk klassifiziert werden, denn der Tertiärsektor nahm hier eine noch tragendere Rolle ein. Zum einen war dies auf die stark ausgeprägte Vergnügungskultur zurückzuführen, in der Leopoldstadt konnte man sich auch abseits des Praters bestens in diversen Theatern, Kaffeehäusern und Tanzlokalen amüsieren. Eine dominante Position nahm aber auch zunehmend der Handel ein, wobei im besonderen Maß der jüdische Kleinhandel vorherrschte. Von solchen, meist armen und mit ihrer Ware durch die Straßen ziehenden jüdischen Händlern wimmelte es in der Leopoldstadt geradezu, denn generell kristallisierte sie sich als Judenbezirk innerhalb Wiens heraus. Der 2. Bezirk war überhaupt ein Zuwanderungsbezirk, die aus dem Norden und Nordwesten der Monarchie hier endenden Bahnlinien brachten eine Menge Immigranten hierher, von denen viele sich gleich im 2. Bezirk niederließen. Auffallend war jedoch, dass bis zum Ersten Weltkrieg stets etwa die Hälfte aller Wiener Juden im 2. Bezirk wohnte, es gab auch mehrere Synagogen und Gebethäuser, das Zentrum jüdischen Lebens in Wien war daher eindeutig hier zu verorten. Der Großteil dieser jüdischen Zuwanderer gehörte in sozialer Hinsicht der Unterschicht an, besonders viele dieser armen Juden kamen aus dem Osten der Monarchie, vor allem aus Galizien. Von den im Jahr 1900 auf dem Terrain des 2. Bezirkes lebenden fast 64.000 Juden waren die meisten sozial schlecht gestellt, in der Folge ist die ostjüdische Zuwanderung als einer der Gründe für den enormen sozialen Abstieg des 2. Bezirkes im Betrachtungszeitraum auszumachen. Obwohl fast alle übrigen Innenbezirke in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch das aus der Inneren Stadt verdrängte Bürgertum, welches wiederum die Arbeiter in die Vororte bzw. Außenbezirke abdrängte, eine soziale Verbesserung erfuhren, und obwohl die prestigeträchtigen Großprojekte wie Donauregulierung, Bahnbau und Weltausstellung den 2. Bezirk eigentlich aufwerten hätten müssen, entwickelte sich der 2. Bezirk von einem der nobelsten Wiener Bezirke zu einem sozial sehr durchmischten Bezirk. War er Mitte des 19. Jahrhunderts bezüglich der Wohnungsgröße, der Mietpreise, des Untermieter- und Bettgeheranteils oder auch des Hausdienerschaftsanteils gleich hinter der Inneren Stadt platziert, so nahm er diesbezüglich zur Jahrhundertwende und danach den letzten Rang unter den Innenbezirken ein. Diese soziale Verschlechterung war auch auf die zunehmende Ansiedlung von durch die Industriebetriebe angelockten Arbeitern zurückzuführen, für die besonders in der Brigittenau massiv Kleinstwohnungen gebaut wurden. Wer sich nicht einmal eine Kleinstwohnung leisten konnte, trug als Untermieter oder Bettgeher zur Überfüllung des Wohnungsbestandes bei.

Summa summarum wurden für die städtebauliche Transformation des 2. Bezirkes zwischen 1850 und 1900 die Donauregulierung, der Bahnbau, die Weltausstellung, die intensive jüdische Zuwanderung sowie die Industrialisierung als entscheidende Faktoren herausgearbeitet, die untereinander auf mehreren Ebenen verbunden waren. Die Donauregulierung schuf die Voraussetzung für eine Ausweitung der Besiedlung und für Industrie Gründungen, dies wiederum zog Arbeiter an und trug zum sozialen Abstieg des Bezirkes bei. Der Bahnbau war zwar einerseits für die wirtschaftliche Attraktivität des Bezirkes verantwortlich, gleichzeitig ermöglichte er aber auch das Einströmen der vielen Zuwanderer, die ihrerseits auch an der Positionierung des 2. Bezirkes am unteren Ende einer sozialen Skala der Innenbezirke beteiligt waren. Die Weltausstellung beschleunigte den Ausbau der Verkehrslinien und des Gastgewerbes, außerdem muss auch sie als fördernd für die wirtschaftliche Entwicklung Wiens und des 2. Bezirkes angesehen werden. Viel war im 2. Bezirk passiert in diesem halben Jahrhundert, technische Großprojekte verbesserten die Infrastruktur und ermöglichten eine stärkere Besiedlung, damit ging aber auch eine soziale Umstrukturierung nach unten einher, wodurch der 2. Bezirk um 1900 in vielen Bereichen ein gänzlich anderes Bild bot als 50 Jahre zuvor. Die für diesen Zeitraum häufig verwendete Zuschreibung einer sozialen Aufwertung der Innenbezirke trifft für den 2. Bezirk jedenfalls nicht zu.

BIBLIOGRAPHIE

Literatur

Renate Banik-Schweitzer (Hrsg.), Historischer Atlas von Wien. Dokumentation und Kurzbeschreibung der Karten der 1. und 2. Lieferung (Wien 1984).

Renate Banik-Schweitzer (Hrsg.), Historischer Atlas von Wien. Dokumentation und Kurzbeschreibung der Karten der 3. Lieferung (Wien 1987).

Renate Banik-Schweitzer (Hrsg.), Wien wirklich. Der Stadtführer (Wien 1992).

Renate Banik-Schweitzer, Zur Bestimmung der Rolle Wiens als Industriestadt für die wirtschaftliche Entwicklung der Habsburgermonarchie. In: Renate Banik-Schweitzer, Gerhard Meißl, Industriestadt Wien, Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 11, Wien 1983) 5-47.

Ruth Beckermann (Hrsg.), Die Mazzesinsel. Juden in der Wiener Leopoldstadt 1918-1938 (Wien 1984).

Steven Beller, Wien und die Juden: 1867–1938 (Wien 1993).

Bertrand Michael Buchmann, Harald Sterk, Rupert Schickl, Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung (Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Bd. 14, Wien 1984).

Bertrand Michael Buchmann, Der Prater. Die Geschichte des Unteren Werd (Wiener Geschichtsbücher Bd. 23, Wien 1979).

Peter Csendes, Donauregulierung und Wienflusseinwölbung. In: Peter Csendes András Sipos (Red.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Wien/Budapest 2003) 73-78.

Peter Csendes, Ferdinand Oppl, Wien – Geschichte einer Stadt, Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart (Wien 2006).

Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien: in 6 Bänden, Bd. 1 und 3 (Wien 2004).

Die Leopoldstadt. Ein Heimatbuch, verfasst und hrsg. v. d. Lehrer-Arbeitsgemeinschaft d. II. Bezirkes, „Sektion Heimatkunde“ (Wien 1937).

Peter Diem, Michael Göbl, Eva Saibel, Die Wiener Bezirke: ihre Geschichte; ihre Persönlichkeiten; ihre Wappen (Wien 2003²).

Alfred Drenning, Die I. Wiener Hochquellenleitung. Festschrift hrsg. v. Magistrat der Stadt Wien Abtlg. 31-Wasserwerke aus Anlass der 100-Jahr-Feier am 24. 10. 1973 (Wien 1973).

Peter Eigner, Mechanismen urbaner Expansion: Am Beispiel der Wiener Stadtentwicklung 1740-1938. In: Günther Chaloupek, Peter Eigner, Michael Wagner (Hrsg.), Wien Wirtschaftsgeschichte 1740-1938, Teil 2: Dienstleistungen (Geschichte der Stadt Wien Bd. V, Wien 1991) 625-845.

Peter Eigner (Hrsg.), Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. 175 Jahre Wiener Städtische Versicherung (Wien 1999).

Claudia Feichtenberger, Unsere Bäder. Von der Badestube zur Erlebniswelt (Wien 1994).

Ulrike Felber, Wien wird Weltstadt. In: Technisches Museum (Hg.), Welt ausstellen. Schauplatz Wien 1873. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien Okt. 2004-Feb. 2005 (Wien 2004) 83-104.

Cajetan Felder, Erinnerungen eines Wiener Bürgermeisters, Auswahl u. Bearbeitung Felix Czeike (Wien 1964).

Michaela, Feurstein, Gerhard Milchram, Jüdisches Wien. Stadtpaziergänge (Wien/Köln/Weimar 2001) 13-21.

Ute Georgeacopol-Winischhofer, Vom Arbeitshaus zur Großindustrie. Ein Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Industriebaus in Wien von den Anfängen bis nach dem Ersten Weltkrieg unter besonderer Berücksichtigung der Leopoldstadt (Univ. Diss. Wien 1995).

Monika Glettler, Böhmisches Wien (Wien 1985).

Monika Glettler,, Die Wiener Tschechen um 1900: Strukturanalyse einer nationalen Minderheit in der Großstadt (München/Wien 1972).

Roman Hans Gröger, Wege in Wien 1873. Zum 140. Jubiläum der Weltausstellung (Wien 2012).

Franz Haas, Die Wiener Hafenanlagen (Erfurt 2010).

Liselotte Hansen-Schmidt, Donaustadt: Stadt am anderen Ufer (Wien 1992).

Roland P. Herold, Brigittenau: Von der Au zum Wohnbezirk (Wien 1992).

Alfred Horn, Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Die Bahnen Österreich-Ungarns Bd. 2, Wien 1971).

Alfred Horn, Die Österreichische Nordwestbahn (Die Bahnen Österreich-Ungarns Bd. 1, Wien 1967).

Michael John, Albert Lichtblau, Schmelztiegel Wien – einst und jetzt. Zur Geschichte und Gegenwart der Zuwanderung und Minderheiten (Wien 1990).

Franz Kaiser, Brigittenau (Wiener Heimatkunde, Wien 1975).

Wolfgang Kaiser, Die Wiener Bahnhöfe. Geschichte, Gegenwart und Zukunft (Wien 2011).

Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Leopoldstadt. Eine Insel mitten in der Stadt (Wien 1978).

Christine Klusacek, Kurt Stimmer, Die Stadt und der Strom. Wien und die Donau (Wien 1995).

Elke Krasny, Auf Spurensuche in der Landschaft des Wissens. Die Wiener Weltausstellung von 1873 im Kulturleben der Gegenwart. In: Technisches Museum Wien (Hg.), Welt ausstel-

len. Schauplatz Wien 1873. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien Okt. 2004-Feb. 2005 (Wien 2004) 55-71.

Walter Krobot, Otto Slezak, Hans Sternhart, Straßenbahn in Wien. Vorgestern und übermorgen (Wien 1972).

Lagerraum einer Großstadt. 100 Jahre Lagerhäuser der Stadt Wien, hrsg. aus Anlass d. hundertjährigen Bestandsjubiläums der Wiener Städtischen Lager- und Kühlhaus Ges.m.b.H. (Wien 1976).

Eleonore Lappin, Juden in Wien. In: Wir. Zur Geschichte und Gegenwart der Zuwanderung nach Wien, 217. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien 19. Sept. – 29. Dez. 1996 (Wien 1996) 57-69.

Richard Lukesch, Die Donau in Wien, I. Teil: Am Strom (1929).

Paula Luzian, Der Generalregulierungsplan für Wien. In: Karl Brunner (Hrsg.), Umwelt Stadt: Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien (Wien 2005), 69.

Gerhard Meißl, Betriebsstättenverteilung 1870/73. In: Renate Banik-Schweitzer (Hrsg.), Historischer Atlas von Wien. Dokumentation und Kurzbeschreibung der Karten der 1. und 2. Lieferung (Wien 1984).

Gerhard Meißl, Im Spannungsfeld von Kunsthandwerk, Verlagswesen und Fabrik. Die Herausbildung der industriellen Marktproduktion und deren Standortbedingungen in Wien vom Vormärz bis zum Ersten Weltkrieg. In: Renate Banik-Schweitzer, Gerhard Meißl, Industriestadt Wien, Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 11, Wien 1983) 99-151.

Gerhard Meißl, Industrie und Eisenbahn in Wien. Von den Anfängen bis 1938 (Wiener Geschichtsblätter Beiheft 5/1987).

Robert Meßner, Die Leopoldstadt im Vormärz: historisch-topographische Darstellung der nordöstlichen Vorstädte und Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessungen (Wien 1962).

Eva Offenthaler, Der öffentliche Verkehr in Wien. In: Peter Csendes, András Sipos (Red.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Wien/Budapest 2003) 121-130.

Eva Offenthaler, Die Elektrizitätsversorgung. In: Peter Csendes, András Sipos, Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Budapest/Wien 2003) 179-183.

Eva Offenthaler, Die Wiener Bahnhöfe. In: Peter Csendes, András Sipos (Hg.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Budapest/Wien 2003) 141-150.

Eva Offenthaler, Wiener Brücken. In: Peter Csendes, András Sipos (Red.), Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert (Wien/Budapest 2003) 101-108.

Hans Pemmer, Nini Lackner, Der Prater. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Wiener Heimatkunde, Wien 1974).

Jutta Pemsel, Die Wiener Weltausstellung von 1873. Das gründerzeitliche Wien am Wendepunkt (Wien/Köln 1989).

Franz Pisecky, Mit Dampf in die Zukunft. In: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes, Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hrsg. v. Kulturreferat der O.Ö. Landesregierung (Linz 1994) 190-199.

Wilfried Posch, Weltausstellung 1873 – Was hat sie Wien städtebaulich gebracht? In: Erhard Busek (Hrsg.), Vision – Brücken in die Zukunft. Weltausstellung Wien-Budapest 1995 (Wien 1989) 35-56.

Karlheinz Roschitz, Wiener Weltausstellung 1873 (Wien/München 1989).

Marsha L. Rozenblit, Die Juden Wiens: 1867–1914. Assimilation und Identität (Graz 1989).

Karl Edmund Schimmer, Alt und Neu Wien. Geschichte der österreichischen Kaiserstadt (Wien/Leipzig 1904).

E. Sueß, Der Boden der Stadt Wien. In: Franz Kaiser, Brigittenau (Wiener Heimatkunde, Wien 1975).

Hans Tietze, Die Juden Wiens: Geschichte - Wirtschaft – Kultur (Wien 1987²).

Manfred Tuschel, Csaba Székely, Im Zug der Zeit. 150 Jahre Eisenbahngeschichte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien 1986).

Wiener Lager- und Kühlhaus AG, 75 Jahre Lagerhäuser der Stadt Wien (Wien 1851).

Johann Zapf, Die Wirtschafts-Geschichte Wien's unter der Regierung seiner kaiserl. und königl. apostolischen Majestät des Kaisers Franz Joseph I. (Wien 1888).

Karten und Pläne

Felix Czeike (Hrsg.), Wiener Stadt- und Landesarchiv (Hrsg.), Historischer Atlas von Wien (Wien 1981-2010).

Plan des II. Bezirkes Leopoldstadt der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, hrsg. unter Mitwirkung des Stadtbauamtes (Wien 1910) Blatt 1-4, zugänglich im Wiener Stadt- und Landesarchiv (WStLA).

Plan des XX. Bezirkes Brigittenau der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, hrsg. unter Mitwirkung des Stadtbauamtes (Wien 1910) 1 Blatt, zugänglich im WStLA.

Michael Winkler, Häuser, Gassen und Straßen-Plan vom II. Bezirke Leopoldstadt umfassen die Vorstädte Leopoldstadt und Jägerzeile (Beilage zu Winkler's Orientierungs-Schema, Wien 1863) 1 Blatt, zugänglich im WStLA.

Michael Winkler, Übersichtskarte sämtlicher Gassen, Straßen und Plätze der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien nach der Stadterweiterung (Beilage zu Winkler's Orientierungs-Schema, Wien 1863) 1 Blatt, zugänglich im WStLA.

Statistische Quellen

Die Entwicklung der Stadt Wien 1848 bis 1888. In: Katalog der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888, hrsg. v. d. Ausstellungs-Commission des N.Ö. Gewerbe-Vereins (Wien 1888).

Die Wiener Bevölkerung in den letzten Jahrhunderten. In: Statistische Mitteilungen der Stadt Wien 4 (Wien 2000) 6-34.

Renate Banik-Schweitzer, Zur sozialräumlichen Gliederung Wiens 1869-1934 (Wien 1982).

Peter Feldbauer, Stadtwachstum und Wohnungsnot. Determinanten unzureichender Wohnungsversorgung, Wien 1848-1914 (Univ. Habil.-Schr., Wien 1976).

Felix Olegnik, Historisch-statistische Übersichten von Wien, I. Teil: Naturverhältnisse, Gebiet, Bevölkerung, Gesundheits- und Wohlfahrtswesen (Wien 1956).

Felix Olegnik, Historisch-statistische Übersichten von Wien, II. Teil: Währung und Wirtschaft, Verkehr, Öffentliche Versorgungseinrichtungen, Preise und Löhne (Wien 1957).

Stephan Sedlacek, Die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1880, Bd. 1 Wohnverhältnisse (Wien 1887).

Andreas Weigl, Demographischer Wandel und Modernisierung in Wien. Kommentar zum Historischen Atlas von Wien (Wien 2000).

Zeitungen, Zeitschriften und Broschüren

Adolf Dillinger, August von Conraths (Hg.), Guide und Souvenir-Album der Wiener Weltausstellung 1873 (Wien 1873).

Illustriertes Wiener Extrablatt 1.5.1875, 4.

Neue Freie Presse 30.5.1875, 1.

Wiener Zeitung 15.5.1870, 1f.

Jutta Pemsel, Die „Dampfomnibusse“ auf dem Donaukanal zur Zeit der Wiener Weltausstellung 1873. In: Marine – Gestern, Heute. Nachrichten aus dem Marinewesen, 9. Jg., H 3 (Wien 1982) 81-83.

APPENDIX



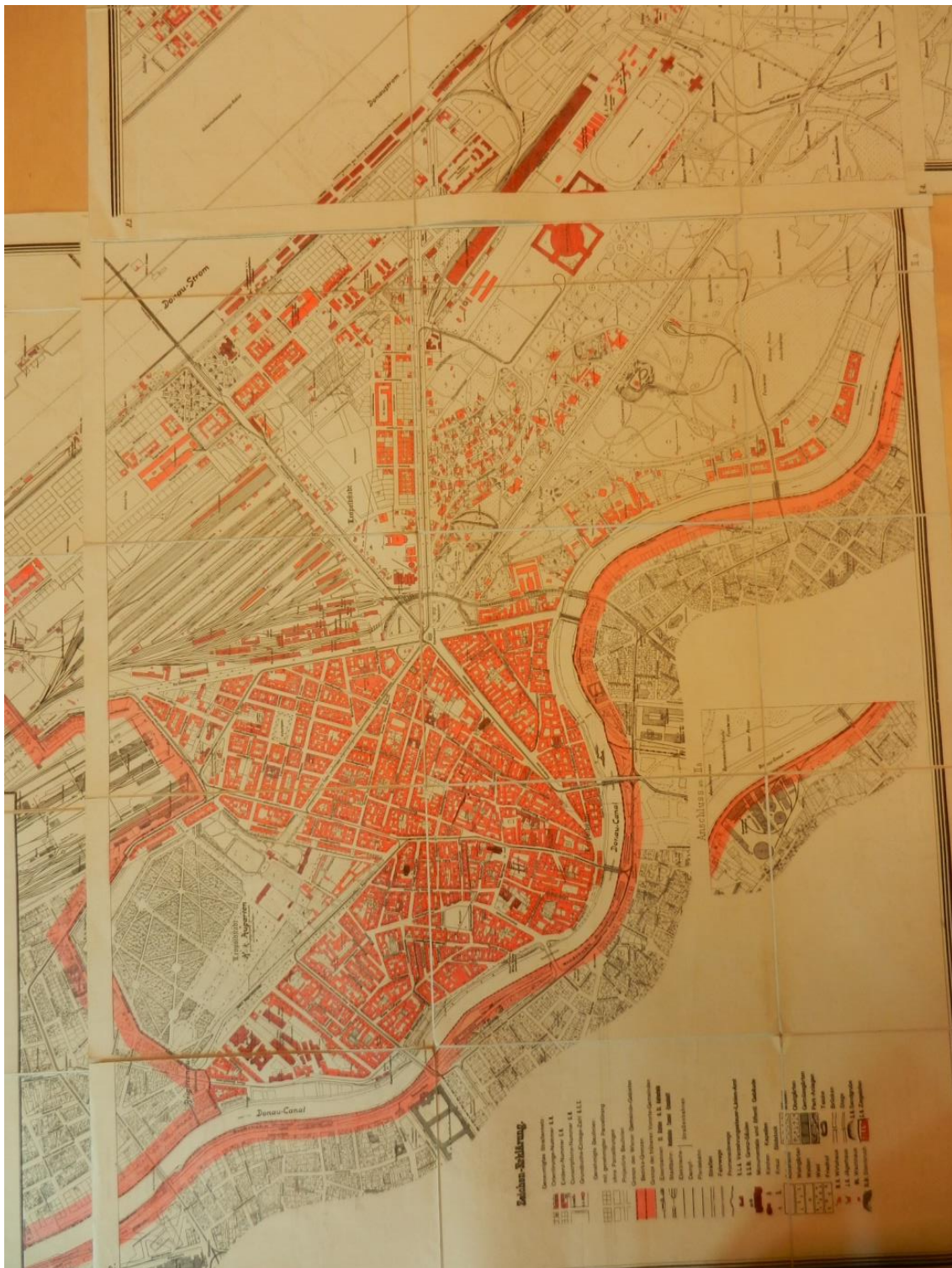
323

³²³ Kartenausschnitt aus: Michael Winkler, Übersichtskarte sämtlicher Gassen, Straßen und Plätze der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien nach der Stadterweiterung (Beilage zu Winkler's Orientierungs-Schema, Wien 1863) 1 Blatt, zugänglich im Wiener Stadt- und Landesarchiv (WStLA).



324

³²⁴ Michael Winkler, Häuser, Gassen und Straßen-Plan vom II. Bezirke Leopoldstadt umfassen die Vorstädte Leopoldstadt und Jägerzeile (Beilage zu Winkler's Orientierungs-Schema, Wien 1863) 1 Blatt, zugänglich im WStLA.



325

325 Ausschnitt aus: Plan des II. Bezirkes Leopoldstadt der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, hrsg. unter Mitwirkung des Stadtbauamtes (Wien 1910) Blatt 1-4, zugänglich im WStLA.



326

³²⁶ Plan des XX. Bezirkes Brigittenau der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, hrsg. unter Mitwirkung des Stadtbauamtes (Wien 1910) 1 Blatt, zugänglich im WStLA.

Erläuterung zu den Plänen

Die beiden ersten Pläne zeigen das Gebiet des 2. Bezirkes im Jahr 1863. Auffallend ist die beinahe ausschließliche Besiedlung entlang des Donaukanals im Bereich der Praterstraße, der Taborstraße sowie südlich des Augartens. Im Norden sind die wilden Flussläufe der noch unregulierten Donau zu erkennen, im Osten befand sich das unverbaute Gebiet des Praters, und auch die Brigittenau wies kaum verbautes Terrain auf, lediglich einige unregelmäßig verstreute Holzhütten befanden sich in diesem damals noch bewaldeten Abschnitt. Erkennbar ist die Brücke über das Kaiserwasser, zu der die Taborstraße über die Taborlinie führte, wie auch schon der Kaiser-Ferdinands-Nordbahnhof, der jedoch noch nicht allzu viel Raum einnahm.

Für das Jahr 1910 sind je ein Plan des 2. Bezirkes Leopoldstadt und des 20. Bezirkes Brigittenau abgebildet. In der Leopoldstadt stechen der regulierte, gerade verlaufende Donaustrom sowie die bebaute rechtsseitige Uferzone ins Auge. Ebenso ist eine Verdichtung der Verbauung, aber auch eine Ausweitung in Richtung Donau und Prater erkennbar. In der Krieau ist das Weltausstellungsgelände mit der Rotunde als Mittelpunkt ersichtlich. Das Areal des Nordbahnhofes hatte sich beträchtlich erweitert, und zur neuen Reichsbrücke als Donauüberquerung führte nun die Ausstellungsstraße.

Die Brigittenau, 1910 bereits als eigenständiger 20. Gemeindebezirk, wies eine deutliche Zunahme der Verbauung auf. Ein Siedlungskern ist nördlich des Augartens sowie entlang des Donaukanals zu erkennen, im streng gerasterten Gebiet zwischen Nordwestbahn und Donau hatten sich bereits große Industriebetriebe angesiedelt. Die 1872 in Betrieb genommene Nordwestbahn nahm auch hier eine große Fläche in Anspruch und prägte das Bezirksbild im Sinne einer Trennlinie, die die Brigittenau in eine stadtnahe, dichter verbaute und eine abgelegene und locker verbaute Zone teilte. Insgesamt ist eine intensive Urbanisierung von Leopoldstadt und Brigittenau feststellbar.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:

Fünfjahresdurchschnitte der beförderten Güter und Personen von Wien aus 1876–1900 49

Tabelle 2:

Bevölkerung des 2. Bezirkes (Leopoldstadt und Brigittenau) 1857-1910 67

Tabelle 3:

Bevölkerung der Bezirke 2 und 20 nach dem heutigen Gebietsstand 1869–1910 68

Tabelle 4:

Berufsgliederung der Bevölkerung nach Wirtschaftssektoren im 2. bzw. 20. Bezirk 72

Tabelle 5:

Anzahl, Anteil an der Bezirksbevölkerung und Segregation
der Juden im 2. Bezirk 1857-1910 81

Abstract

Diese Arbeit untersucht die Entwicklung des 2. Wiener Bezirkes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Während dieser Betrachtungsperiode bestand der 2. Bezirk aus den späteren Bezirken Leopoldstadt (2.) und Brigittenau (20. Bezirk) und war flächenmäßig der mit Abstand größte Wiener Bezirk. Im Betrachtungszeitraum durchlief dieser Bezirk eine Transformation auf mehreren Ebenen, die veranschaulicht und auf die dafür verantwortlichen Faktoren hin untersucht werden. Um 1850 war nur ein geringer Teil des 2. Bezirkes verbaut, jener im Bereich der Jägerzeile – der späteren Praterstraße –, der Taborstraße und des Karmeliterviertels. Das übrige Bezirksterrain war weitgehend eine Naturlandschaft, die von den unzähligen Flussläufen und Nebenarmen der Donau durchzogen und beherrscht wurde. Das Gelände hier war feucht und bot ständig die Gefahr von Überschwemmungen, in der Folge war nur ein geringer Bereich des 2. Bezirkes baulich erschlossen.

Dieser Umstand wurde von der 1875 vollendeten Donauregulierung geändert, aus dieser resultierten ein gerades, stabiles Strombett sowie 230 Hektar gewonnenes und weitgehend hochwassersicheres Bauland am rechtsseitigen Donauufer. Infolgedessen setzte ab den 1880er Jahren eine zunehmende Besiedlung der Freiflächen in der Leopoldstadt und der Brigittenau ein, und vor allem entlang des Handelskais siedelten sich Industriebetriebe an. Als besonders fortschrittliche Industriebranche prägte die Elektroindustrie den 2. Bezirk, hinsichtlich des Beschäftigtenanteils dominierte jedoch die Bekleidungsindustrie den Bezirk. Die Brigittenau entwickelte sich zu einem klassischen Industriebezirk und daraus resultierend auch zu einem Arbeiterbezirk. In der Leopoldstadt herrschte nach wie vor der Tertiärsektor vor, hier beschäftigte der Handel in zunehmendem Maße die meisten Erwerbstätigen, dahinter folgten die Hausdienerschaft sowie der Bereich Verkehr. Zu den weiteren, für die Entwicklung des 2. Bezirkes prägenden infrastrukturellen Ereignissen waren der Bahnbau und die Weltausstellung zu zählen. Der Bau der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Ende der 1830er Jahre als Wiens erste Bahnverbindung räumte dem 2. Bezirk verkehrstechnisch größte Bedeutung ein, die durch den Bau der Nordwestbahn ab 1870 noch verstärkt wurde. Die Bahnverbindung war neben dem weitreichenden Raumangebot sowie dem Schiffs- und Hafenanschluss ein wichtiger Standortfaktor für Industriebetriebe. Die Weltausstellung 1873 bewirkte den Bau eines umfassenden Ausstellungsgeländes im Prater, zusätzlich wurde das Verkehrsnetz in den 2. Bezirk – vor allem das Netz der Pferdetramway – aus diesem Anlass ausgebaut, und der Wurstelprater wurde reguliert. Der Prater war als Vergnügungszentrum Wiens der ideale Schauplatz für die Weltausstellung, überhaupt passte diese Veranstaltung in den für seine

Theater, Kaffeehäuser und Tanzlokale bekannten 2. Bezirk besser als in jeden anderen Stadtteil Wiens.

Neben diesen infrastrukturellen Entwicklungsfaktoren, die wesentlich zur Urbanisierung des 2. Bezirkes beitrugen, veränderten sich auch die Bevölkerungszusammensetzung sowie die soziale Struktur des Bezirkes stark zwischen 1850 und 1900. Durch die hier endenden Bahnlinien kamen viele Zuwanderer aus dem Norden und Osten der Monarchie in den 2. Bezirk, von denen sich viele gleich hier niederließen. Unter diesen Zuwanderern waren sehr viele Juden aus Ungarn und Galizien, die vorwiegend einer armen Bevölkerungsschicht angehörten. Die meisten Juden Wiens lebten im 2. Bezirk, im Betrachtungszeitraum waren es stets etwa 50 % der jüdischen Bevölkerung in Wien, weshalb der 2. Bezirk im Volksmund als „Mazzesinsel“ bezeichnet wurde. Diese vielen, meist sehr armen und als Hausierer und wandernde Händler ihren Unterhalt verdienenden Juden waren maßgeblich am sozialen Abstieg des 2. Bezirkes im Untersuchungszeitraum beteiligt. Auch die durch die Industriebetriebe angezogenen Arbeiter trugen dazu bei, dass sich der 2. Bezirk von einem der nobelsten Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem der sozial am schlechtesten gestellten Innenbezirke bis zur Jahrhundertwende entwickelte. Dies stand noch dazu im Gegensatz zur Entwicklung der übrigen Innenbezirke, die im Allgemeinen in dieser Periode eine soziale Aufwertung durch eine Verbürgerlichung erfuhren. Damit ist der 2. Bezirk diesbezüglich eindeutig als Sonderfall herauszustreichen, der sich in sozialer Hinsicht innerhalb weniger Jahrzehnte – vor allem durch arme Zuwanderer – zu einem sozial sehr durchmischten Bezirk entwickelt hatte. Eine Ausnahme stellte der Bezirk aber auch durch die hier situierten Großprojekte Wiens im 19. Jahrhundert dar, dazu gehörten der Bahnbau, die Donauregulierung und die Weltausstellung. Diese förderten zwar eine Urbanisierung und infrastrukturelle Entwicklung des Bezirkes, standen aber dennoch einem auffallend starken sozialen Abstieg entgegen.

Lebenslauf

Persönliche Daten

Name: Ursula Anna Baliko
Adresse: 3072 Kasten Nr. 99
Geburtsdatum: 3. Februar 1989
Staatsbürgerschaft: Österreich
Familienstand: ledig

Schulbildung

1995-1999 Volksschule Stössing und Kasten
1999-2003 Sporthauptschule Böheimkirchen
2003-2008 Bundeshandelsakademie St. Pölten Zweig „Europaklasse“,
Reifeprüfung 9. Juni 2008 mit Auszeichnung
2008-dato Lehramtsstudium Französisch und Geschichte, Sozialkunde, Politische
Bildung an der Universität Wien

Auslandsaufenthalte

Juli 2010 Sprachaufenthalt bei einer Familie nahe Toulouse (F)
Juli 2011 zweiwöchiger Sprachaufenthalt in Nizza (F) mit Besuch der dortigen
Sprachschule
Juli 2012 einwöchiger Sprachaufenthalt in Yverdon-les-Bains (CH)